Издательство За рулем

МОТО

АПРЕЛЬ 2002

HONDA VFR

ЦЕПИ-УБИЙЦЫ

ЯПОНСКИЙ РУЧНОЙ ДРОЗД

ИЖМАШ: ЭСКИЗЫ РЕНЕССАНСА?

ПОГОНЫ ДЛЯ ОППОЗИТОВ

ТЮНИНГ: NINJA КОЛЬЦЕВОЙ

ЕСЛИ ДРЭГ ОКАЗАЛСЯ ВДРУГ...

ТЕСТЫ:

HONDA
CBR1100XX
Super Blackbird
TRIUMPH
Tiger 955i
YAMAHA
FZX750
ITALJET
Formula
125LC

ISSN 0869-5628
04
770869 562025

HONDA
The Power of Dreams

АОЯМА МОТОРС
официальный дистрибьютор

НОВЫЕ МОДЕЛИ 2002 ГОДА!

Hornet 900 new

VFR 800 new

CBR 900 FireBlade new

VTX 1800 new

ШИРОКИЙ ВЫБОР АКСЕССУАРОВ

Салоны в Москве:
Волгоградский пр-т, 18 276-6880
ТК "Твой Дом", 24-й км МКАД 548-8627
ТК "Крокус Сити", 66-й км МКАД 754-9533

Сервис:
ул. Вавилова, 69а
тел: 134-2533

Наши дилеры:
г. Ижевск, ООО "Аояма-Ижевск" - тел: (3412) 44-5508
г. Пермь, ООО "Аояма-Пермь" - тел: (3422) 67-7434
г. Екатеринбург, ООО "Аояма-Урал" - тел: (3432) 52-0001
г. Челябинск, ООО "Шин-Инвест" - тел: (3512) 62-1001
г. Самара, ЗАО "Автоимпорт" - тел: (8462) 16-1969
г. Сочи, ЗАО "Макс Моторс" - тел: (8622) 60-2363

Единая справочная: (095) 276-9000

www.aoyama.ru

Искатели азарта

НАШИ В ПИТЕРЕ

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

Mr. Moto salon

спешите в «Mr. Moto»

Только здесь сбудутся все ваши самые заветные мечты

Японские мотоциклы и мопеды, запчасти в наличии и на заказ, ремонт любой сложности, покраска, тюнинг, резина, мотоодежда, шлемы, мотокосметика, аксессуары, масла, расходники, удобно расположенный магазин.

Новинки: тюнинг polini MALOSSI цепи REGINA IZUMI мотоодежда шлемы uvex

YAMAHA SUZUKI DUCATIMOTOR bimota HONDA Kawasaki aprilia

CHAMPION WILEY CO MOTUL Castrol agv NGK SHOEI VESRAH PERFORMANS BRAKING STANDOX LIQUI MOLY

KINGS TIRE DUNLOP

Теперь резину KINGS TIRE можно приобрести по адресу:
Москва, Сокольническая площадь, д. 4, «ГАЛЕРЕЯ СПОРТА» пав. №20, тел.: 268 9908, www.sportgalery.ru
Мытищи, Новомытищинский проспект, д. 76, «АВТОЗАПЧАСТИ КРОСС-99», тел.: 581 4537
Королев, ул. Северная, д. 3, (рядом с рынком на Ярославском шоссе), торговый комплекс «АВТОЗАПЧАСТИ» пав. М2.1

Москва, ул. С. Эйзенштейна 1, м. "ВДНХ", подземная автостоянка возле памятника «Рабочий и колхозница»,
тел./факс 181-2028, 187-6334, 181-4255, e-mail: mrmoto@mail.ru

Журнал
МОТО
№04(115)/2002

Генеральный директор ОАО «За рулем»
Виктор ПАНЯРСКИЙ
Главный редактор
Максим ЮРЧЕНКО
Зам. 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
Сурияна ВОЛКОВА (зав. отделом)
Наталия ДОЛГАЯ (дизайн)
Лидия ЛАЗАРЕВА (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. Canale (Италия) компанией OTA Media.
Тираж 85200.
Тираж сертифицирован Национальной тиражной службой.
Выходит один раз в месяц.
Журнал зарегистрирован 01.06.93 г. Комитетом РФ по печати рег. №010725.

Материалы, опубликованные в журнале, – собственность ЗАО «КЖИ «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.: 207-33-49, телефакс: 737-41-92
E-mail: moto@zr.ru. Http://www.moto.zr.ru

Цена журнала по каталогу «Роспечати» – 15 руб., розничная цена – свободная.
Подписаться на журнал можно во всех отделениях связи СНГ. Подписной индекс: на полгода – 70594, на год – 72391.

Вниманию 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.

В НОМЕРЕ:

с. 68

с. 26

с. 16

с. 90

ТЕХНИКА

8 **Подиум** Ученого учить... Honda VFR
12 **Презентация** Aprilia Atlantic 500, Honda CB900F Hornet, Yamaha SR400
16 **Вернисаж** Сокровища «ночного горшка» Мотор-шоу в Брюсселе... И не только

Тесты
20 Ручной дрозд Honda CBR1100XX Super Blackbird
26 Не так хорош «тигр», каким хочет казаться Triumph Tiger 955i
30 Дружище дрегстер Yamana FZX750
34 Класс!.. Да не про нас Italjet Formula 125 LC

40 **Тюнинг** От серии до эксклюзива «Кольцевой» Ninja ZX8R
46 **Внутренние дела** «Ижмаш»: эскизы ренессанса?
50 **Железный марш** Бестиарий Круизеры накачивают мускулы

РЫНОК

56 **Модельный гид: досье покупателя** Нервных просим не беспокоиться Yamaha серии FJ и XJR
60 **Что почем?** Спешите сэкономить
62 **Прилавок** Перед выездом в сезон Инспекция расходников
64 **Бенефис дилера** АО «Росинка»

МОТОКЛУБ

68 **Распахнутый мир** Медвежий угол с красной рыбой Путешествие по Камчатке

с. 88

Суперприз в розыгрыше для

80 **Стиль** Смотровая
82 **Одни из нас** Человек с «холки»
Владимир Зяблов, лидер moto.ru
88 **Самопал** Парное катание
Переделка «Урала» и «Днепра»

РЕМЗОНА

90 **Экспертиза** Искрометы
Аккумуляторы
94 **Экспертиза** Угроза жизни
Приводные цепи для отечественных мотоциклов
98 **Репортаж** О техосмотре
102 **Механик** Во власти впрыска
Обслуживание форсунок
104 **Механик** Подвиги гераклов
Тест головок цилиндров
106 **Тюнинг** Взбодрись, покойничек
Форсировка мотора «Карпат»
112 **Авторитетный ответ** «Ковровцы» без секретов

110 **Мозгодром** Советы бывалых

СПОРТ

114 **«Кольцо» Moto GP** Первые потери
114 Katja-Катюша.
Женщина-кольцевик
115 **МФР ищет таланты**
116 **Ледовый спидвей**
Командный чемпионат мира, чемпионат Европы
116 **Снегоходы** Кубок России
117 **Кросс** Чемпионат России
118 **Триал** Чемпионат мира
118 **Скандал** Президента избирали «мертвые души»

6, 14 **Новости**
66 **VIP-холл**
77 **Игра по-крупному**
76, 86 **Клуб-инфо**
120 **Цены на мототехнику**

МОДЕЛИ:

Honda VFR, спортивно-туристский, с. 8
Aprilia Atlantic 500, гиперскутер, с. 12
Honda CB900F Hornet, неоклассик, с. 13
Yamaha SR400, классик, с. 13
Tecno Bike V-Max Drag Race, тюнинг, с. 17
Boss Hoss V8, круизер, с. 17
Bizzarrini Superleggera, стритфайтер, с. 18
Bizzarrini Imola, круизер, с. 19
Honda CBR1100XX Super Blackbird, спортбайк, с. 20
Triumph Tiger 955i, туристский эндуро, с. 26
Yamaha FZX750, дорожно-спортивный, с. 30
Italjet Formula 125LC, спортскутер, с. 34
Kawasaki ZX-8R, спортбайк, с. 40
Kawasaki VN1500 Mean Streak, спорткруизер, с. 50
Yamaha XV1700PC Road Star Warrior, спорткруизер, с. 52
Yamaha FJ1100/1200, дорожно-спортивный, с. 56
Yamaha XJR1200/1300, неоклассик, с. 58

подписчиков – Italjet JetSet 50

РЕВОЛЮЦИЯ: СПОРТБАЙКИ 2WD

Yamaha осваивает выпуск полноприводной двухколесной мототехники. Причем не внедорожные аппараты, а спортбайки со схемой 2WD. В частности, на гоночном треке в Испании прошла апробацию Yamaha YZF-R1 2WD.

Работа над системой 2WD велась с 1992 года. Специалисты нашли зависимость между поведением передней и задней шин при ускорении, поворотах и торможении. Привод на два колеса позволил улучшить сцепление аппарата с дорожным покрытием. При ускорении на прямом участке нагрузка на переднюю шину обычного байка уменьшается, но при торможении передняя шина принимает на себя основную нагрузку. Когда мотоцикл наклоняется, передняя и задняя шины подвергаются огромному боковому «давлению». В момент резкого ускорения либо торможения покрышки часто подводят. У Yamaha R-1 2WD часть мощности и крутящего момента передается на переднее колесо. По отзывам испытателей, никто не предполагал, что двухколесная схема настолько изменит управляемость спортбайка: машина неукоснительно слушается руля в любой ситуации и на любом покрытии, без намека на снос «зада» или критическое поднятие переднего колеса. В поворот можно входить на более низкой передаче и мощно выходить из него. Единственный недостаток аппарата в том, что вес машины возрос на 15 кг. Утяжеление ощущается на малой скорости, однако во всех других случаях мотоцикл делает все намного лучше.

Компания пока не собирается разворачивать серийное производство модели.

Фото MCN

ВЫСТРЕЛ ПОВЕРХ ГОЛОВ

Honda вновь задрала планку в классе большекубатурных шоссейников. Против конкурентов она выставила 1000-кубовый V4 шоссейник и гипербайк с мотором V5 в стиле небезызвестной Hayabusa. Компания использовала свои наработки в классе машин GP.

Супербайк V4 заменит в 2004 году модель SP-2 в чемпионате «Супербайк», когда, согласно новым правилам, объем двигателей с любым количеством цилиндров ограничат 1000 см³. По прикидкам, «литровая» V-образная «четверка» позволит «снимать» 180 л. с. с заднего колеса, что не оставит шансов лидеру Suzuki GSX-R1000, чьи мощностные показатели заметно ниже. Ударит Honda конкурентов и «рублем»: дорожная версия будет стоить меньше, чем SP-2.

Гипербайк с мотором V5 объемом 1300 «кубов» придет на смену «черной птичке» CBR1100XX Super Blackbird. 5-цилиндровая конфигурация позволит обставить 4-цилиндровых фаворитов Kawasaki ZX-12R и Suzuki GSX-R1300 Hayabusa: «пятерка» перевалит мощностную отметку 200 л. с. Honda планирует заменить на конвейере Blackbird уже в конце нынешнего года и развернуть продажи новинки в начале следующего. Просочились сведения и о том, что компания подкрепит свой авторитет в классе большеобъемных моделей, когда развернет выпуск обновленного CBR FireBlade. Его мотор поднимется на ступеньку выше – с 954 до 1000 см³, его оснастят системой V-TEC – как на современном спортбайке VFR800. Если Honda удастся осуществить свои наполеоновские планы, конкурентам придется не сладко под стволами таких калибров. Но это – «если».

Honda CBR1300XX

«...Я ТЕБЯ И УБЬЮ»

Череда технических проколов, «всплывающих» в распроданных мотоциклах Buell, серьезно подорвали авторитет фирмы в глазах потребителей, особенно в Европе – объемы продаж ее техники здесь упали вдвое. По мнению дилеров, даже тотальный отзыв аппаратов на бесплатный ремонт ничего не поправит. Ситуация подтолкнула владельца компании Эрика Бьюлла на радикальные меры – он заявил, что прекращает выпуск всех мотоциклов, в которых используется металлическая трубчатая рама. Это означает, что исчезнет целая линейка стритфайтеров – Cyclone, Thunderbolt, Lightning, составляющая костяк нынешнего модельного ряда. Босс собирается сконцентрировать усилия на налаживании производства последнего своего питомца Firebolt (он с алюминиевой рамой) и модернизировать малыша Blast.

ШЛЕМЫ – ПОЛИГОН ИДЕЙ

Англичанин Грант Блебен предложил прикреплять к мотошлемам стоп-сигналы. Он утверждает, что предупреждающие огни, светящиеся на уровне глаз сзади едущих водителей, помогут сократить количество аварий.

Эта идея пришла в голову британца после того, как он на грузовике врезался во впереди едущий скутер. Три года ушло у Блебена на разработку беспроводного устройства для «поджигания» стоп-сигналов на шлеме и «проталкивание» его в серийное производство. Подсоединение передатчика к стоп-сигналу и габаритам занимает полчаса. Блебен заявил, что уже сотрудничает с несколькими производителями мотоциклетных шлемов, заинтересовавшихся его новшеством.

Другая разработка – не следствие аварии, а дань моде. Ряд тюнинг-ателье Великобритании начали выпускать... уши для шлемов. Они крепятся на присосках и, по словам создателей, удерживают «дополнительные слуховые элементы» на скорости до 270 км/ч. Всего за пять фунтов вам предложат уши зайца, кошки, свиньи, собак разных пород... Продвинутые райдеры держат не только нос, но и уши по ветру.

ВМЕСТЕ ВЕСЕЛО ШАГАТЬ...

Итальянские скут-гиганты Piaggio и Aprilia объявили об объединении своих усилий в деле производства мототехники. На такой шаг их подтолкнула нынешняя ситуация на европейском рынке: из года в год продажи итальянских «полтинников» продолжают снижаться, особенно это заметно на фоне успеха красивых и, главное, недорогих «ко-

рейцев», «тайваньцев» и «китайцев». Чтобы сократить разрыв в ценах, итальянцы решили покупать комплектующие (колеса, светооптику, тормозные системы и т. д.), что даст экономию до 25%.

Руководители компаний обратили внимание на то, что их тандем не подразумевает перспективы выпуска совместных моделей.

ТЕПЕРЬ – МОТАРД?

Вероятно, вскоре BMW начнет выпуск супермотардов. Такой вывод проистекает из того факта, что компания попросила своего крупнейшего партнера Pia Motors выпустить ограниченную серию новой модели BMW R1150 «SuperMoto» – с целью узнать мнение потребителя об этом прожекте.

Аппарат – «сборная солянка»: рама – от эндуро BMW R1150GS, задний маятник – от R1150R, «сликовые» 17-дюймовые покрышки с дисками заказаны у BBS Phoenix, руль – от Renthal, задний амортизатор – от Ohlins, передняя подвеска – Telelever. Специалисты Pia «зарядили» оппозит настроенной выпускной системой, фильтрами низкого сопротивления K&N и настройкой инжектора. У мотоцикла 93 л. с. на заднем колесе, что на 15% больше, чем в сток-версии. Это при том, что его вес 219 кг. 20 новых машин поступят в продажу по цене $19 000.

«ГОРШКИ» НА ЛЮБОЙ ВКУС

Австрийская компания Rotax, выпускающая силовые агрегаты для снегоходов и ряда современных байков (например, BMW F650, Aprilia Pegaso, Mille), представила новую моторную линейку. У мотопроизводителей теперь есть выбор: они могут закупать 610-кубовый 1-цилиндровый двигатель, «литровый» V-твин, 2-цилиндровый с 1000 «кубиками» и 3-цилиндровые 1000- и 1500-кубовые «рядники». Агрегаты выполнены компактными, оснащены жидкостным охлаждением, с 4-клапанными головками цилиндров. 3-цилиндровый мотор выпускается также в варианте с компрессором мощностью свыше 200 л. с. Такой компания советует ставить на гидроциклы. С Rotax уже подписали договоры BMW и Moto Guzzi.

KAWAZUKI?.. НЕТ ТАКОЙ МАРКИ!

Главы Kawasaki и Suzuki опровергли слухи о слиянии компаний и создании нового брэнда. «Было бы преступлением смешивать раскрученные имена компаний, – сказал президент Kawasaki Heavy Industries Ltd. Масамото Тазаки. – Распространенную в мотопрессе информацию считайте сфабрикованной.»

Дыма без огня не бывает. Руководители компаний предположили, что эти слухи произросли из их заявления о совместной деятельности. Согласно ему, концерны собирались обмениваться рядом моделей для укрепления своих позиций в различных секторах моторынка. Так, Kawasaki собирается показать себя во всей красе в деле производства скутеров. В скором времени дебютирует скутер бизнес-класса Kawasaki Epsilon 250 (он выполнен на базе Suzuki Burgman 250) и Epsilon 150, копирующий Suzuki Epicuro. Suzuki при помощи техбазы «Кавы» укрепляет свои позиции на «внедорожном фронте»: в недрах эндуро Suzuki DR-Z125 и кроссача RM65 «бьются сердца» от Kawasaki KLX125 и KX65. Кроме того, Suzuki «примет в свою тусовку» неоклассик Kawasaki Balius II и супермотард D-Tracker. Конструкция первого ляжет в основу Suzuki GSX250FX, другой – 250SB. «Совместные» модели предназначены исключительно для рынков Японии и США.

Kawasaki Epsilon

ПОПРАНИЕ ТРАДИЦИЙ ВО ИМЯ ПОБЕДЫ

Ducati, чьи спортивные двигатели L-твин на гоночных треках давно стали визитной карточкой фирмы, заявила, что в дальнейшем намерена оснащать свои «ракеты» моторами новой конфигурации – L-4. Уже создается 989-кубовый 4-тактный двигатель такой схемы. Силовой агрегат при минимуме его форсировки позволит «снимать» мощность с заднего колеса порядка 220 л. с. при 16 000 об/мин. У L-4 хороший показатель крутящего момента – 100 Н.м при 14 000 об/мин. Мотор назвали Desmosedici. Из названия понятно, что десмодромный привод клапанов продолжает успешно использоваться. Как, впрочем, и схема с двойным верхним распредвалом, четырьмя клапанами на цилиндр и системой впрыска топлива.

Конструкторы компании считают, что двигатель очень перспективен – в нем скрыт огромный потенциал для совершенствования.

Руководитель гоночной команды Ducati Клаудио Доменичели объяснил, что крушение традиций связано с тем, что старый L-2 потребовал бы в дальнейшем гораздо больших вложений в работы по доводке, чем нынешнее проектирование L-4 с «чистого листа». И обратил внимание: L-2 давал выигрыш в весе всего на 10 кг по сравнению с современными 4- и 5-цилиндровыми двигателями GP-байков.

Все эти изменения в сущности ведут к одному: Ducati делает все возможное и невозможное, чтобы встретить во всеоружии грядущий чемпионат Гран-при.

УЧЕНОГО УЧИТЬ...

Honda VFR: все умнее и умнее

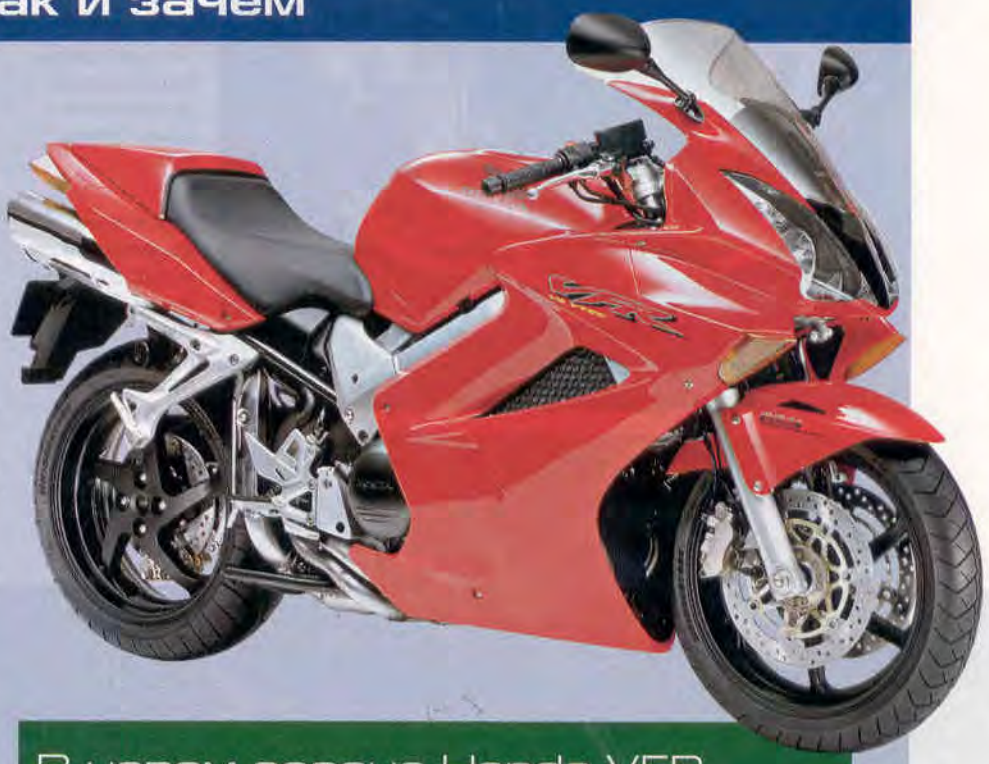
Коварны русские пословицы. Всяк, открывший составленный Владимиром Далем сборник, найдет оправдание своей лени: «Ученого учить – только портить...» И с этими словами заваливаются на полати российские «Платоны и быстрые разумом Ньютоны». Да и мастеровые туда же: «К чему делать лучше? Ведь работает!»

Александр ВОРОНЦОВ
фото Honda

К счастью японцев, им незнакома расслабляющая нега русских поговорок, они поклоняются другому принципу: нет предела совершенству! Вспомним историю одного из бестселлеров концерна Honda – модели VFR. Явившись в облике крутого спортбайка в 1985 году, уже в 1987 году она положила начало двум ветвям: гоночной реплике VFR750R (она же RC30) и спортивно-туристскому VFR750F. Затем последовали этапные модернизации (а, по сути, – создание новых машин в прежнем формате) в 1990, 1993 и 1997 годах. Наконец, к 2002 году неугомонные японцы представили новейшее исполнение Honda VFR.

Перед нами суперновинка или плод творений «косметологов»? Давайте разбираться... Двигатель сохранил не только прежнюю конфигурацию (4-цилиндровый V-образный агрегат с углом развала цилинд-

Honda VTEC: как и зачем

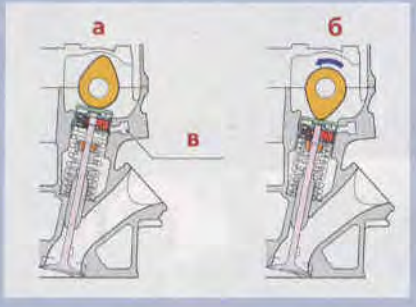


В новом сезоне Honda VFR надела маску задиры.

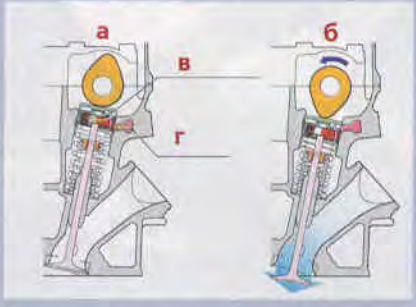
Обозначение новой системы совпадает с индексом системы изменения фаз газораспределения, использующейся на автомобильных моторах Honda. Но, строго говоря, вот здесь-то японцы и слукавили: мотоциклетный вариант гораздо проще и фаз не изменяет. Он лишь превращает двухклапанный мотор в четырехклапанный – и наоборот (разумеется, мы имеем в виду число клапанов на один цилиндр).

К чему такие сложности? Многоклапанные двигатели позволяют увеличить проходное сечение впускных и выпускных каналов и, следовательно, обеспечивают «свободное дыхание» мотора на высоких оборотах. Но на малых и средних оборотах большая пропускная способность оборачивается, согласно закону Бернулли, малой скоростью газовых потоков и, следовательно, худшими наполнением и очисткой камеры сгорания. Это оборачивается всем известными свойствами двигателей: «четырехклапанники» весело поют на высоких оборотах и киснут на малых, «двухклапанники» тяговиты, но обороты набирают неохотно.

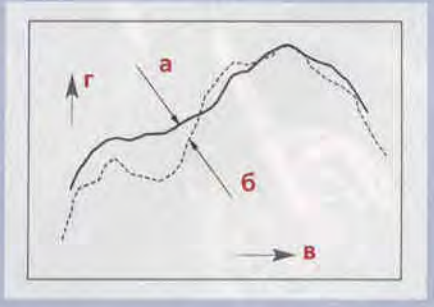
Система VTEC как раз и превращает мотор одной системы в другой: поначалу в каждой камере сгорания работают лишь два клапана (один впускной и один выпускной), и лишь при достижении 7000 об/мин подключаются еще два. У этой парочки существует зазор между толкателем и стержнем клапана, так что до их подключения кулачки распредвалов гоняют толкатели вхолостую, и клапаны плотно закрыты. Когда же обороты двигателя поднимаются до 7000 об/мин, блок управления подает команду сервомотору, открывающему специальный клапан в системе смазки. Под давлением масла в промежуток между толкателями и стержнями клапанов входят штифты, заполняющие зазор. В каждой головке начинают работать все четыре клапана. Таков рецепт концерна Honda: «два двигателя в одном». Впервые эту систему концерн опробовал пару лет назад на мотоцикле CB400 Super Four, предназначенном для японского рынка. Теперь же состоялся ее интернациональный дебют. Не исключено, что через несколько лет мы увидим такой же или подобный механизм на многих мотоциклетных моторах – и не только от концерна Honda.



Отключаемые клапаны системы VTEC при оборотах менее 7000 об/мин: а – вершина кулачка не воздействует на толкатель; б – вершина кулачка воздействует на толкатель; в – нет давления масла.



Подключение клапанов при оборотах выше 7000 об/мин: а – вершина кулачка не воздействует на толкатель; б – вершина кулачка воздействует на толкатель; в – штифт перемещается под давлением масла; г – масло.



Сравнение характеристики крутящего момента нового VFR (а) и прежней модели (б): в – обороты двигателя, об/мин; г – крутящий момент, Нм.

Четыре фары нарисовали символическую букву «V».

Как и положено мотоциклу со спортивными амбициями, в центре приборной панели – тахометр. Прочая информация выведена на жидкокристаллические дисплеи.

ров 90 градусов), но и размерность: 72 x 48 мм, 781 см³. Как и прежде, он оснащен системой впрыска топлива и 4-клапанными головками цилиндров. Тем не менее, без тени лукавства конструкторы концерна сообщают о «тотально новом» силовом агрегате. Проверим?.. Малошумный и компактный цепной привод верхних распредвалов заменил знаменитую VFR-овскую «гитару» шестерен – это раз. Уменьшенный угол между впускными и выпускными клапанами позволил соорудить более компактную форму камеры сгорания – два. Новые 12-сопловые форсунки обеспечивают более тонкое распыление топлива, чем прež-

Новинка без «одежд»: хорошо видны расположенные по бокам радиаторы системы охлаждения.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Общие данные	
Модель	Honda VFR
Год дебюта	сентябрь 2001
Сухая масса, кг	213
Размеры, мм	2120x735x1195
База, мм	1460
Высота по седлу, мм	805
Объем бензобака, л	22

Двигатель	
Тип	4-цилиндровый, 4-тактный, V-образный
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	72/48
Рабочий объем, см³	781,7
Степень сжатия	11,6
Макс. мощность, л.с. при об/мин	109/10500
Макс. крутящий момент, Н.м при об/мин	80/8750
Система газораспределения	DOHC, 4 клапана на цилиндр, система VTEC
Система питания	впрыск топлива PGM-FI
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер

Трансмиссия	
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепью

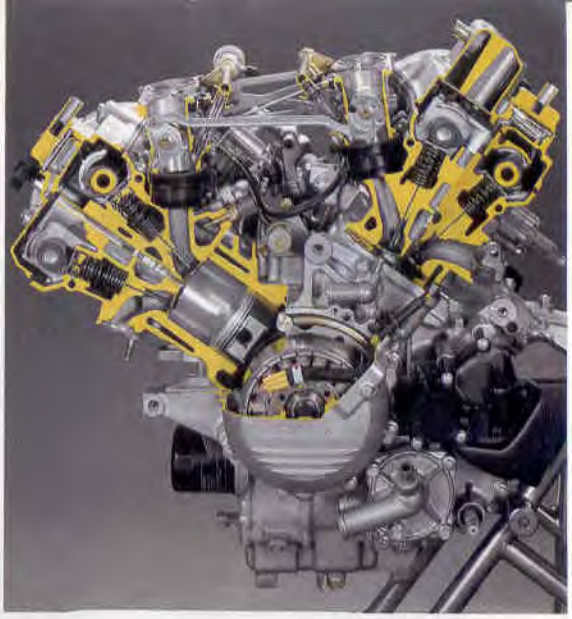
Ходовая часть	
Рама	диагональная, ал. сплав
Передняя подвеска	телескопическая вилка картриджного типа
Ход колеса, мм	109
Задняя подвеска	маятниковая, система Pro-Link, с моноамортизатором, прогрессивной характеристикой и консольным креплением колеса
Ход колеса, мм	120
Передний тормоз	2x296-мм диска, 3-поршневые скобы
Задний тормоз	256-мм диск, 3-поршневая скоба
Передняя шина	120/70ZR17
Задняя шина	180/55ZR17

ние односопловые – три. Наконец, уникальная система VTEC, отключающая два клапана из четырех на скорости менее 7000 об/мин (подробнее об этом механизме – во врезе) – четыре. При том, что прибавка максимальной мощности составила всего 3 л.с., мы вынуждены признать: объем модернизации таков, что действительно можно говорить о новом моторе.

Та же история и с ходовой частью: сохранив основные конструктивные принципы, создатели нового VFR не оставили в покое ни одну систему. Диагональная алюминиевая рама теперь не имеет прямой связи с маятником задней подвески: его ось проходит через картерные детали силового агрегата, встроенного в силовую структуру шасси. Компактный и жесткий подрамник, закрепленный на раме болтами, «собрал» под себя глушители и способен нести солидную нагрузку (ведь, что очень кстати, в заказное оснащение мотоцикла входят багажные кофры, а в них, известное дело, возят тяжести). Интегральная тормозная система реконструирована с таким расчетом, чтобы помощь «второго» тормоза (т.е. заднего – при воздействии на рычаг, а также переднего – при нажатии на педаль) походила не на грубое вмешательство, а на дружескую поддержку. Такая «мягкая» настройка системы по вкусу опытным драйверам со спортивной натурой. По заказу мотоцикл оснащается еще и тормозной системой с АБС.

Кардинально изменилась и внешность мотоцикла. Если прежние VFR впору было упрекнуть за излишнюю зализанность, то нынешний ощетинился как еж! В том убедитесь, если взгляните хотя бы на украшенные указателями поворотов выступы обтекателя. Четыре передние фары выстроены буквой V – этот стилистический прием использован и в других новейших машинах концерна.

Всякий раз, когда появляется новейший мотоцикл от одного из японской «большой четверки», тянет провозгласить: «Достигнут предел совершенства!» Вот и теперь вскипают те же настроения. И всего через два-три года убеждаемся в том, что предела совершенству нет. ⏮



Разрез 4-цилиндрового V-образного мотора: «гитару» шестерен сменила приводящая распредвалы цепь.

АТЛАНТ »
Aprilia Atlantic 500

В последние два-три года в умах мотомасс пошли перемены. Словно все, кто задумывался о покупке мотоцикла средней кубатуры, неожиданно оценили «грязестойкость» и легкость управления скутера. Но при этом жаждут динамики разгона, как у добротной «пятисотки»! На этот поворот «кру-гом!» первыми отреагировали японцы. Задействовав свои колоссальные ресурсы, они в рекордный срок вывели на рынок новое поколение гиперскутеров с 2-цилиндровыми моторами: Yamaha Tmax, Honda Silver Wing, Suzuki Burgman 650.

А что же европейцы? Увы, они остаются... без мотора: пока никто из европейских компаний 2-цилиндровые скутерные двигатели «от 500 и выше» не выпускает. Все надежды на концерн Piaggio: батя, доказывай, что ты не зря № 1 в Европе. И хотя созданный итальянскими специалистами агрегат по сравнению с японскими конструкциями устарел еще до дебюта (всего один цилиндр и «жалкие» 460 кубиков рабочего объема, не лучшее для тяжелого мотора совмещение функций силового агрегата и рычага подвески), все-таки у него 39 «лошадок», 4-клапанная головка цилиндра, снижающий вибрацию балансирный вал, система впрыска топлива с электронным управлением (позволяющая уложиться в экологические нормы 2003 года).

«Право первой ночи» на этот двигатель использовала, разумеется, сама Piaggio – полтора года назад установила его на свой гиперскутер X9. Но итальянцы не жадные: к сезону-2002 они предоставили мотор... злейшему из конкурентов – итальянской Aprilia. Если быть точными предельно, Aprilia Atlantic 500 впервые показали публике еще в декабре 1999 года, однако продажи начинаются лишь сейчас.

Машина – супер! Чего стоит один дизайн! А уж по продуманности всяческих удобств она даст сто очков вперед даже японским. Вот лишь одна деталь – багажник под седлом. Его емкость – 47 л, в него можно вместить два (!) шлема-интеграла или массу поклажи. А чтобы удобно было загружать, седло в открытом положении фиксирует... пневматическая стойка! Еще один багажник – перед коленями водителя, здесь упрятана розетка для подзарядки сотового телефона. У основания руля – еще одно, третье отделение – в него можно положить очки.

Не будем останавливаться на особенностях механического устройства – об этом расскажет перечень технических характеристик. Обратим внимание лишь на тормоза. При нажатии на левый тормозной рычаг, обычно «заведующий» лишь задним тормозом, в действие вступает и один из двух 260-мм передних дисков.

Тех. характеристика

Общие данные: сухая масса – 193 кг; габаритные размеры – 2250x717x1445 мм; база – 1550 мм; высота по седлу – 770 мм; объем бензобака – 14 л. **Двигатель:** одноцилиндровый, 4-тактный; диаметр цилиндра/ход поршня – 92/69 мм; рабочий объем – 460 см^3; макс. мощность – 39 л.с. при 7250 об/мин; макс. крутящий момент – 40 Н.м при 5500 об/мин; трансмиссия – вариатор. **Ходовая часть:** рама – трубчатая, стальная; передняя вилка – телескопическая, ход – 100 мм, задняя подвеска – блок двигатель/трансмиссия в качестве маятника, две амортизационные стойки; передняя шина – 120/70-15; задняя – 140/60-14.

АППЕТИТ ВО ВРЕМЯ ЕЗДЫ »
Honda CB900F Hornet

«Употреблять осторожно, маленьким стаканом» – эту инструкцию я прочитал на китайской настойке из драконьих хвостов. Но стоит начать, и размеры стакана «вырастут».

Какие же крохотные поршни-стаканчики были у первой, еще 250-кубовой Honda Hornet в 1995 году! Меньше 5 см в диаметре – так сказать, для разгона. В 1997-м подоспела 600-кубовая версия. А к этому сезону концерн подготовил 900-кубовый вариант: воистину аппетит приходит во время езды!

Как и все модели серии Hornet, новинка – сочетание уникальной хребтовой рамы, спортбайковского мотора и откровенно сексуального дизайна. Стальной «позвоночник» выставляет всю механическую красу мотора «напоказ». А посмотреть есть на что – ведь силовой агрегат взят у знаменитого FireBlade образца 1998 года. Разумеется, не без переделок: оснащенный системой впрыска топлива вместо карбюраторов, мотор «сбросил» 20 «лошадок», но приобрел дружелюбность (исчезли «злые» «подхваты») и хорошую тягу на средних оборотах.

Любовь к ближнему – это еще и умение не «грузить» его лишним. Именно такой принцип приняли на вооружение инженеры концерна. Мы не найдем в подвесках сложных регулировок (изменяется лишь предварительное поджатие задней пружины), а задняя подвеска лишена промежуточного рычажного механизма, создающего прогрессивную характеристику. Машина проще – головной боли меньше! Ну и цена тоже скромнее.

Кстати, hornet по-английски – шершень. Все сходится: сел на Hornet – и летишь, как угорелый.

Тех. характеристика

Общие данные: сухая масса – 194 кг; габаритные размеры – 2125x750x1085 мм; база – 1460 мм; высота по седлу – 795 мм; объем бензобака – 19 л. **Двигатель:** 4-цилиндровый, 4-тактный, рядный; диаметр цилиндра/ход поршня – 71/58 мм; рабочий объем – 919 см³; макс. мощность – 110 л.с. при 9000 об/мин; макс. крутящий момент – 92 Н.м при 6500 об/мин; коробка передач – 6-ступенчатая. **Ходовая часть:** рама – хребтовая, стальная; передняя вилка – телескопическая, картриджная, ход колеса – 120 мм; задняя подвеска – маятниковая, с моноамортизатором, ход колеса – 128 мм; передняя шина – 120/70ZR17; задняя – 180/55ZR17.

ВЕЧНАЯ МОЛОДОСТЬ » Yamaha SR400

Последнюю классическую британскую «одностволку» – а этот тип мотоцикла полвека царил на дорогах всего мира – сделали в 1971 году. Прошло всего 6 лет, и выброшенная на свалку мотоистории схема возродилась, на сей раз в Японии.

С момента своего появления в 1977-м Yamaha SR500 (модель SR400 – ее современный наследник) считалась очень стильной машиной, причем этот стиль безошибочно английский. Классическая ясность форм, изящный каплевидный бензобак, спицованные колеса, характерный звук большого одноцилиндрового мотора – ах, старушки плакали от умиления!

Красивая машина, удивительная судьба... Этот мотор (в шасси мотоцикла двойного назначения XT500) покорил пески Сахары – первые победные строчки в истории ралли-рейда «Париж-Дакар» записаны гонщиками на этих мотоциклах с этим движком. Переднюю вилку, дисковый тормоз и литые колеса (они входили в заказную комплектацию) мы можем лицезреть на наших «Ижах» – в свое время завод купил лицензию на их производство. Когда же в 90-х годах англичане взялись за возрождение легендарной марки BSA, то агрегаты позаимствовали все у той же SR500. Столько лет прошло, а мотоцикл до сих пор популярен – в одной лишь Японии в прошлом году продали около 4 тысяч экземпляров.

Любопытно, что в угоду моде на ретро мотоцикл с 1985 года выпускали с барабанными тормозами на обоих колесах. Лишь к сезону 2002 года вернули «диск» на переднее. Заодно установили новый карбюратор, обновили систему зажигания и настройки подвесок. Любители шика могут заказать черно-серебристую окраску. Но настоящие энтузиасты отдают предпочтение «британскому зеленому».

Как поет Чиж и С°: «Такая, блин, вечная молодость!»

Тех. характеристика

Общие данные: сухая масса – 152 кг; габаритные размеры – 2085x750x1105 мм; база – 1410 мм; высота по седлу – 790 мм; объем бензобака – 12 л. **Двигатель:** одноцилиндровый, 4-тактный; диаметр цилиндра/ход поршня – 87/67,2 мм; рабочий объем – 399 см³; макс. мощность – 27 л.с. при 7000 об/мин; макс. крутящий момент – 29 Н.м при 6500 об/мин; коробка передач – 5-ступенчатая. **Ходовая часть:** рама – трубчатая, стальная; передняя вилка – телескопическая; задняя подвеска – маятниковая; передняя шина – 90/100-18; задняя – 110/90-18.

НА ВОЙНУ!

Грядет время, когда оппозитчикам придется рыскать по помойкам в поисках когда-то выброшенных люлек. Зачем? Чтобы поставить аппараты на учет в военкомат.

Это не бред. Согласно Указу Президента РФ № 1175 от 02.10.1998 года существует военно-транспортная обязанность, и под нее подпадают владельцы «Уралов» и «Днепров». Конечно, не одиночек (иначе куда пулемет крепить?), а с колясками. Подобный порядок существовал еще в советские времена, но в ходе перестройки о нем благополучно забыли, как и после подписания Ельциным указа-дубликата. Путин внес ясность: выполнять!

В 1175-м Указе сказано о том, что в военное время часть транспортных средств может быть передана государству для «использования в интересах войск, формирований и органов». В мирное время предусмотрен лишь учет техники райвоенкоматами. Ничего страшного в этом нет: если, не дай Бог, начнется война, все равно пользоваться транспортом в привычном понимании не сможем.

Что же владельцам делать конкретно? Если вашему оппозиту 8 лет, вообще не нужно беспокоиться – мотоцикл уже «отправили в отставку». Тем, у кого мотоциклы новые и уже зарегистрированы, идти в военкомат тоже не нужно – там о вас и ваших машинах уже все знают и до начала военных действий беспокоить не будут. Если недавно купили новые аппараты, идите смело в МРЭО ГИБДД – скорее всего, вас в военкомат не отправят и мото зарегистрируют. А коли все же отправят, тоже не беспокойтесь: регистрация – простая формальность. В документах на оппозит поставят штампик, с ним возвращайтесь в ГИБДД – здесь завершат процедуру регистрации.

Иван КСЕНОФОНТОВ, Москва

«ПЕГАС» ВОЗРОЖДЕННЫЙ

С.-Петербургский «Северный завод» возобновил выпуск мопедов «Пегас». Для них был найден весьма оригинальный индийский моторчик «Анкур СМ-50» мощностью 2,4 л. с. Легкий и неприхотливый двухтактник идеально вписался в готовую ходовую часть. Потребовалось лишь добавить пластиковые щитки, закрывающие центробежное сцепление и клиноременную первичную передачу. Так возникла новая модель – «Пегас-31».

Питерский мопед легко трогается с места за счет автоматического сцепления. Разгоняется до 55 км/ч, расходует всего 1,5 л бензина на 100 км. Завод продлевает 12-месячную гарантию на машинки еще на шесть месяцев тем владельцам, кто через год вернет анкету с замечаниями и предложениями, касающимися конструкции мопеда.

К началу сезона «Пегас-31» поступит в торговлю.

БОЛЬШОЙ И МАЛЕНЬКИЕ

На ЗиДе подготовлены к дорожным испытаниям сразу три модели мотоциклов. Самый крупный – четырехколесник «Тарпан». Этот мотоджип в отличие от предшественника ЗДК-4ШП, предназначен не для сельхозизвоза, а для внедорожных развлечений. «Тарпан» занимает ценовую нишу между фирменными ATV и российскими четырехколесниками, не предназначенными для отдыха.

Две другие новинки ковровцев – попытка ЗиДа удержаться на азиатском рынке, где мотоциклы с 2-тактными моторами планомерно «выдавливаются». Поскольку своего «правильного» мотора у ковровчан еще нет, они использовали недорогие двигатели китайского производства. Так родились 4-тактные версии 50-кубового «Актива» и 125-кубового ЗиДа.

РАРИТЕТЫ СПАСЕНЫ

В Свердловской области создается музей мотоциклов Ирбитского мотозавода. Предварительное соглашение об этом заключили администрация Ирбита и областной департамент культуры.

Напомним, что над уникальной коллекцией моделей Ирбитского завода нависла угроза исчезновения из-за начавшейся процедуры банкротства предприятия. Между тем в собрание мотоциклов входят редкие экземпляры.

Называться новое учреждение будет так: «Музей уральских мотоциклов».

Эксклюзив

Тариф для тех, кто активно пользуется связью и не хочет ограничивать себя в общении

Всего за $249

неограниченное количество местных соединений.

Подключение услуг:

- Внутрисетевой роуминг
- Национальный роуминг
- Международный роуминг
- Международный доступ
- Переадресация вызова/запрет вызова
- Определитель номера
- Детализация и доставка счета
- Голосовая почта 1 класса

Офисы МТС:

- **Зеленоградский АО, Панфиловский пр-т, 1101-а**
- **ул. Константина Симонова, 2-а** (ст. м. «Аэропорт»)
- **ул. Профсоюзная, 42, корп. 1** (ст. м. «Профсоюзная»)
- **пр-т Мира, 103** (ст. м. «Алексеевская»)
- **ул. Генерала Ермолова, 4, стр. 1** (ст. м. «Кутузовская»)
- **ул. Садовая-Каретная, 2** (ст. м. «Маяковская», «Пушкинская»)
- **Большая Сухаревская пл., 12** (ст. м. «Сухаревская»)
- **ул. Николоямская, 7/8** (ст. м. «Таганская», «Китай-город»)
- **Тетеринский пер., 18, стр. 5** (ст. м. «Таганская»)
- **пр-т Маршала Жукова, 4** (ст. м. «Полежаевская»)
- **1-й Голутвинский пер., 2/10, стр. 1** (ст. м. «Полянка», «Октябрьская»)
- **ул. Пятницкая, 49, стр. 3** (ст. м. «Новокузнецкая», «Третьяковская»)
- **Мичуринский пр-т, 4, корп. 1, ТЦ «Люкс»** (ст. м. «Юго-Западная», Олимпийская деревня)
- **Известковый пер., 7, стр. 1** (ст. м. «Таганская»)
- **ул. Новый Арбат, 2** (ст. м. «Арбатская»)
  (продажи ЗАО "Фирма "Новител")
- **ул. Малая Дмитровка, 5** (ст. м. «Пушкинская»)
  (продажи ЗАО "Фирма "Новител")
  Часы работы: пн.-пт. 9-00 – 20-00 без перерыва;
  сб., вс. 10-00 – 19-00 без перерыва
- **Сокольническая пл., 9** (ст. м. «Сокольники»)
  Часы работы: пн.-вс. 10-00 – 20-00 без перерыва
- **Волгоградский пр-т, 125, ТЦ «Мираж»** (ст. м. «Кузьминки»)
  (продажи ЗАО "Фирма "Новител")
  Часы работы: пн.-пт. 10-00 – 21-00 без перерыва;
  сб., вс. 10-00 – 20-00 без перерыва
- **Рублевское шоссе, 48, ТЦ «Рублевский»** (ст. м. «Крылатское»)
  Часы работы: пн.-вс. 11-00 – 21-00 без перерыва

Тел.: 766-01-77, 928-43-55, www.mts.ru

Цены указаны в у. е. без учета НДС и НсП

Лицензия Министерства РФ по связи и информатизации № 14665. Товар и услуги сертифицированы

МТС GSM

Мобильные ТелеСистемы

СОКРОВИЩА «НОЧНОГО ГОРШКА»

Мотор-шоу в Брюсселе... и не только

Кто сказал, что Бельгия – не великая мотоциклетная держава? Не смотрите на карту и не листайте справочники, а просто выйдите на улицу в любом бельгийском городе. И что увидите? На двух колесах катят везде, в любую погоду и, главное, в любое время года – с января по декабрь включительно. Где вы еще увидите подобное? Разве что в Нидерландах. Но ведь это почти Бельгия, если говорить о местоположении и климате: снега практически не бывает, а если и выпадает, то на день-два. Есть, правда, неприятная особенность: дожди идут часто – сказывается близость моря и отсутствие преград для ветров. Дождь может обрушиться совершенно неожиданно, в любое время суток и в любое время года. Не зря же Бельгию называют «ночным горшком Европы». Но к непогоде все привыкли и смотрят как на нечто неизбежное, например, как на необходимость платить налоги.

Вельгийские девушки обожают мотоциклы.

Борис ХУБАЕВ, спецкор «Мото», Брюссель, фото автора

Мотоциклы – забава в основном молодых бельгийцев, которые обычно садятся за руль чего-то двухколесного и с мотором, еще не дотянув до тинейджерского возраста. Ясно, что не вся молодежь страны бредит мотоциклами (я думаю, компьютеры мешают), но все равно энтузиастов – масса. Когда они лет в 18–20 садятся на «настоящий» мотоцикл, это уже опытные водители с 6–8-летним стажем. А многие к тому времени успевают и «нюхнуть пороху» спортивных трасс: не зря же Бельгию вот уже 40 лет считают инкубатором первоклассных кроссменов – от легендарного Жоэля Робера до прошлогоднего чемпиона мира Стефана Эвертса. Отсюда и выходит, что Бельгия, хоть и маленькая, но очень и очень мотоциклетная держава.

А что говорит по этому поводу статистика? За последние четыре года местный рынок мотоциклов, скутеров и мопедов вырос на 75% – до 28 тыс. штук. Казалось бы, не так уж много. Но если посмотреть на его структуру, то окажется, что превалируют на нем средние (от 300 см^3 и выше) и тяжелые мотоциклы – целых 80% «пирога»! Одних мотоциклов с рабочим объемом мотора больше 900 см^3 продают 7700 ежегодно. Совсем немало для страны с населением 10 млн. человек и площадью всего 30,5 тыс. км^2. Так что нет ничего удивительного в том, что за кошелек бельгийского покупателя сражаются 90 компаний! Лидирует, конечно, Honda (которая, кстати, еще в 1962 году открыла в Бельгии свой сборочный завод) – машины этой марки составляют более четверти всего парка страны.

Отношение к мотоциклистам со стороны водителей автомобилей весьма уважительное. Что греха таить, наездники на двух колесах нарушают правила как-то проще. Тут и подрезки, и обгоны справа, и слева, превышение скорости – порою многократное! Но автомобилисты терпят, не возмущаются, возможно, вспоминают свою молодость, когда и сами так ездили. Если ты мчишься по авторуту (autoroute – то же, что наша автострада) со скоростью этак 150 км/ч, и мимо тебя проносится какой-нибудь спортбайк, да так, что его и разглядеть не успеваешь, – это в порядке вещей. Никто не возмущается и не кричит «самоубийца!». Вместе с тем, как это ни парадоксально, приятию подобного стиля езды на мотоциклах (и не только) сопутствует очень высокая культура вождения всех участников движения: из среднего ряда в левый (при трехрядном движении) никто неожиданно не выскочит – автомобилисты предполагают и предвидят, что тот, кто едет за «200» в левом от тебя ряду, вряд ли сможет остановиться.

Короче говоря, Бельгия хоть и не Греция, но в ней тоже есть все, по крайней мере, в отношении мототранспорта.

224-сильный V-Max Drag Race от Tecno Bike.

8-цилиндровый Boss Hoss: еще чуть-чуть – и по длине как раз от границы до границы страны.

Господин Бенни де Бок, владелец компании Tecno Bike.

В самый раз для «ночного горшка Европы» с прохудившемся над ним небом: скутер Benelli Adiva с крышей.

ней мере, в отношении мототранспорта. И бельгийцам-энтузиастам этого дела ежегодно предоставляется возможность посмотреть все, что движется на двух колесах, сразу и в одном месте. Для этого надо лишь посетить ежегодный бельгийский автомотосалон, который официально называется Brussels International Motor Show.

Бельгийским мотосалонам в этом году исполняется сто лет: впервые подобную выставку провели в Брюсселе еще в 1902-м! Нынешняя – 80-я по счету. Паузы в их проведении обуславливали мировые катаклизмы в виде войн и послевоенной разрухи. Но, как ни крути, все равно юбилей. Традиционно салон проходит в конце января: в этом его слабость, но и его сила. Минус в том, что обычно все компании-производители стараются свои премьеры приурочить к осени, чтобы провести их в выставочных столицах – Милане или Токио. Расчетливые бельгийцы туда не ездят. Они знают: стоит чуток подождать – и все новинки, от «засвеченного» еще летом Harley-Davidson V-Rod до показанного в начале зимы Malaguti Super Climber, привезут прямо к порогу. Зато иностранцы в Брюссель слетаются: вдруг да увидишь что-нибудь новенькое. Так, в нынешнем году англичане свой Triumph Speed Four («Спид Фо» – «скоростная четверка») засветили в Интернете 2 января, а первым салоном, на котором они показали свою новинку воочию, как раз и стал брюссельский.

А еще бельгийцы падки на всякую двухколесную экзотику – благо, кошелек позволяет. Не случайно именно в этой стране обосновался европейский филиал американской компании Boss Hoss («Босс Хосс»), которая строит комодообразные мотоциклы с 8-цилиндровыми моторами Chevrolet. Новейшее исполнение «хоссозавра», показанное на салоне, «снимает» с мотора рабочим объемом 8200 см³ ни много ни мало 502 л. с. Воистину, как гласит девиз компании – «Never too big, never too fast, never too cool», что в вольном переводе означает: «не говори, что слишком много, слишком быстро и слишком круто». Кстати, в этом году Boss Hoss Cycles Belgium взялся продавать еще и немецкие мотоциклы Munch («Мюнх»): какие-то жалкие 260 л. с. за почти символические 89 700 евро.

В число экспонентов попали вообще диковинные фирмы, продукцию которых мало кто видел и даже мало кто о ней слышал. Что можно сказать, например, о швейцарской (!) Bizzarrini («Биццаррини») из Женевы? Она выпускает престижные мотоциклы разных классов с моторами рабочим объемом от 1200 до 2200 см³ и мощностью от 95 до 160 л. с. Качество продукции – высочайшее, гарантия – 3 года или 60 тыс. км пробега. Цены – под стать вышеперечисленному: от 29 600 до 66 800 евро.

А что же сами бельгийцы, неужто напрочь забыли о своих давних традициях мотостроения? Вовсе нет, они не чураются прикладывать руки к же-

Бельгийцы падки на всякую двухколесную экзотику.

Superleggera: фантазия от Bizzarrini на тему Buell.

Экспонат под особой охраной – гоночная Honda, на которой Валентино Росси стал чемпионом мира-2001.

Bizzarrini Imola
с 95-сильным мотором S&S.

Творение представителей нашей школы дизайна – спроектированный российско-итальянской Engines Engineering прототип Malaguti. На сей раз он получил название Hillclimber.

лезу, но предпочитают заниматься глубоким тюнингом. Как, например, господин Бенни де Бок из Антверпена, владелец компании Tecno Bike («Техно Байк»). По сути дела, это уже и не тюнинг, а настоящая перестройка: от стандартного мотоцикла мало что остается, все детали проходят курс доводки, а многие из них и вообще меняют. Скажем, построенный на основе Yamaha V-Max мотоцикл V-Max Drag Race развивает максимальную мощность 224 л. с. (при расточенном до 1600 см^3 моторе). Правда, и цена возрастает почти вдвое, но ведь это за супер-супербайк! Компания изготавливает их всего-то около 20 единиц в год. Неплохо, если учесть, что все они ручной работы.

Впрочем, тюнингом может заниматься если не каждый мотолюбитель, то очень многие. А способствует тому существование великого множества компаний – известных и не очень, – производящих для мотоциклов буквально любые детали и аксессуары. На салоне экспонировали свои творения даже американские фирмы (например, National Cycle), украшающие свои любимые Harley-Davidson. Масса фирм и ателье продемонстрировали тюнинговые выпускные системы для мотоциклов и скутеров: это своеобразный ответ еврочиновникам-«чемберленам», чуть ли не с каждым годом ужесточающим нормы по уровню шума серийной продукции.

Все увиденное на стендах этого мотовернисажа перечислить невозможно. Если же итожить «в целом», то ясно одно: коль есть желание как-то украсить, изменить, форсировать своего любимца, вариантов бесконечно много. А будет еще больше: Брюссельский мотосалон проводится каждый год.

БЕЛЬГИЯ – ПОВИВАЛЬНАЯ БАБКА ЕВРОПЕЙСКОГО МОТОПРОМА

Это сегодня собственной мотопромышленности в Бельгии практически нет. А сто лет назад – ого-го! Что тогда объединяло мотоциклы из Франции, Великобритании, Германии, Италии, России? То, что в них устанавливали бельгийские моторы. В том нет ничего удивительного: Бельгия издавна прослыла не только «ночным горшком» Европы, но

Minerva 1903 года

и ее оружейной мастерской. А для оружейников двигатель внутреннего сгорания – почти родня: ружье в каком-то смысле можно считать «однотактным» ДВС. Так вот, в начале XX века компании FN, Sarolea, Minerva поставляли моторы для мотоциклов всего Старого Света. Когда же FN создала первый работоспособный 4-цилиндровый мотоцикл, забеспокоились и американцы, творчески «стянувшие» эту конструкцию для своих Pierce («Пирс») да Cleveland («Кливленд»). На счету мотоциклов бельгийских марок – победы в довоенном чемпионате Европы по шоссейно-кольцевым гонкам и на самых первых кроссовых чемпионатах.

РУЧНОЙ «ДРОЗД»

О Super Blackbird без ахов и охов

Александр ДМИТРИЕВ

«Дрозд» перестал быть «самым-самым». Уже проведено три модернизации машины, но конкуренты сумели преодолеть планку 164 л. с., когда-то установленную CBR1100XX. Нынче спроси любого, с чем у него ассоциируется эта Honda, получишь ответ: либо с Gold Wing, либо с FireBlade.

Вот и я не ждал от него ничего особенного. В памяти воспоминания о уик-энде, проведенном в седле Hayabusa, – он дал представления о том, что есть «нечто». Поэтому сразу начал искать в Blackbird недостатки. Что сделать было довольно просто.

Внешность... Ну, ничего... Посадка показалась слишком уж спортивной для байка, ориентированного на «дальнобой». Регулировки подвесок скудны – доступно только поджатие пружины заднего амортизатора. Выруливал на дорогу – впечатления как от громоздкой и неповоротливой баржи: толстый зад с двумя огромными глушителями и массивная передняя часть. Окончательно добил провал в работе мотора на 6000 об/мин. Такой себе заурядный провальчик, свойственный многим форсированным силовым агрегатам.

Но что-то меня сдержало развивать критиканский пафос – больно просто все выходило. Да и не станет Honda «рожать» на свет туповатого «туриста» – репутация не позволяет...

С такими мыслями я отправился на сервис: байк достался мне четырехлетним – мало ли что с ним могло произойти! Механик мгновенно поставил «диагноз»: засорен воздушный фильтр. Посещение специалистов не входило в мои финансовые планы и на обратном пути пришпорил Honda каким он был, но – по полной программе.

Когда пообвыкнешься и выкручиваешь «газ» без оглядки, оценишь все прелести 164-сильного снаряда. В самой популярной рекламе мотоцикл стоит на фоне сверхзвукового бомбардировщика «Стелс». Намек уместен: мотор сообщает байку невероятно мощное ускорение, только что отрыва от земли не происходит. Поразило и другое. Для сравнения: у Hayabusa своенравный механизм сцепления, когда его «объезжал», то и дело ловил себя на том, что после включения очередной передачи зад-

HONDA CBR1100XX Super Blackbird, спортбайк

модельный год	1998
двигатель	1137 см^3
мощность	164 л. с.
масса	223 кг
макс. скорость	290 км/ч
ориентир. цена	$12500

нее колесо буксует, но я это не контролирую. Еще бы, возразите вы, колоссальная мощность способна принести и не такие сюрпризы. Но с Blackbird ничего подобного не происходило: при переключении передач идет лавинообразный интенсивный разгон, однако точно улавливаешь моменты начала пробуксовки. Передаточные отношения подобраны так, как и подобает спортивно-туристическому байку, – они весьма растянуты: на первой можно разогнаться до 120, на второй – до 190 км/ч. Шестая понадобится лишь для равномерного движения в крейсерском режиме.

Мотоцикл продолжал поражать подконтрольностью. Пытаясь успеть домой до наступления темноты, держал скорость 160–170 км/ч, а если позволяло дорожное полотно, увеличивал темп и до двухсот. Обычно при таких ускорениях начинаешь философствовать о смысле жизни, и если забросишь стрелку за заветную отметку, то на пару секунд – и тут же приспускаешь «газ». Не мудрено, когда подходишь к такой скорости, динамический коридор байка расширяется, а контролировать перемещения влево-вправо на дорогах общего пользования не очень-то просто – приходится думать о психическом здоровье ни в чем неповинных сограждан. Так вот, «спускаться с горы сложнее, чем взбираться на нее», – утверждают скалолазы. Точно так же и с суперскоростными мотоциклами. «Дрозд» – приятное исключение: при «спуске» с больших скоростей он абсолютно надежен. А разве это не самое высокоценимое достоинство в «сверхзвуковых» аппаратах?

Пришло сравнение: Blackbird – как ZZ-R1100, только лучше. Пусть никого не смутит то, что я поставил в один ряд современнейший аппарат и «антиквариат» 12-летней давности. Ведь Kawasaki очень долго признавался лидером в своем классе. Так вот Honda уверенно продемонстрировала, что она равна лидеру по устойчивости на прямой. Не только потому, что тонко и взвешенно подобраны геометрические параметры ходовой части – этот мотоцикл выгодно отличается от конкурентов еще и превосходной аэродинамикой. Она и дополняет «силы устойчивости»: форма заставила работать встречный поток на загрузку переднего колеса.

Пока мчишься на Blackbird, многих его достоинств можешь и не оценить: но стоит сесть за руль другого спортбайка – мгновенно «соскучишься» по «Дрозду».

Пока мчишься на «Дрозде», достоинств его не замечаешь и воспринимаешь их как должное. Но стоит сесть на любой другой спортбайк – и чувствуешь разницу. И знаете еще по каким признакам? По силе аэродинамических шумов. Сравниваю с Yamaha FZR1000. За его рулем уши закладывало! Понимаете, о чем я? У «Дрозда» встречный ветер максимально работает на «показатель» управляемости, а не на менее ценимые вещи. Помните анекдот? Почему пароход громогласно просигналил отправление, но не тронулся с места? Потому что весь пар ушел в гудок. Здесь «пар» работает.

Но не только акустическим комфортом порадовала «птичка». Ветрозащита доказала свои достоинства сполна: даже на скорости 260 км/ч (максимуме, до которого удалось разогнаться) отсечка воздушного потока была, сказал бы, идеальной. Ничего подобного я не испытывал ни на одном спортбайке. А на Suzuki Hayabusa и вовсе на такой же скорости начинал вибрировать корпус переднего обтекателя: куда уж ему меня защищать – самому бы выжить...

В связи с этими впечатлениями – о близких им. В самом начале теста в теле возникли какие-то протестные реакции из-за того, что за рулем сидеть приходилось со слишком сильным наклоном. Когда же поускорялся «за двести», по-другому сидеть расхотелось. За рулем Blackbird забываешь о существовании понятия «от-

дохнуть от скорости» – он и не напрягает. И у того, кто только учится быть пуляльщиком и с «позой эмбриона» не очень-то свыкся, при сбросе «газа» не вырвется «ух, наконец-то!». В этом – высокий класс эргономики мотоцикла.

Хочется дать описание разгонной динамики Honda, но сделать это довольно сложно. Попробую... Если на той же Hayabusa резкий рост скорости невольно заставлял усомниться в собственных способностях и «рулевого», то с Blackbird – напротив. Мягкое и плавное ускорение (во всяком случае, таким оно кажется) вплоть до 200 км/ч на самом деле ничуть не менее интенсивно, чем на Suzuki, однако совершенно не угнетает рассудок. Это еще одна сторона того же достоинства: байк ни на мгновение не выходит из-под контроля.

Испытывал мотоцикл в различных режимах и не заметил, как проехал мимо дома, а когда развернулся – стемнело. Вот и хорошо – проверим светооптику. Я ее оценил: яркий свет фары не хуже, чем на солидном автомобиле. Но это лишь приятная мелочь. А что поважнее?

Проехал-то менее чем за два часа пару сотен километров, но будто и не напрягался. Надо бы понять почему... А вот почему: вибраций от двигателя нет ни на ручках, ни на седле, ни на подножках. Вспомнил, что мотор Blackbird оснащен двумя балансирными валами, им он, мотор, скорее всего, и обязан уравновешенностью и поражающей плавностью разгона этим валам – они скрадывают резкость двигателя. А я, водитель, обязан им свежестью состояния.

...Утро следующего дня ознаменовал кратковременный дождик. Покапал и прошел, но асфальт намочить успел. А я вот не стану ждать, когда просохнут лужи, – поеду сейчас же!.. И вновь убедился в отличных ходовых качествах Honda.

Сейчас поговорим о тормозах. Комбинированная система предполагает, что от нажатия на педаль или рычаг на руле тормозятся сразу оба колеса. Заблокировать их крайне сложно даже на мокром асфальте. Кто-то возразит: традиционный раздельный привод эффективнее. Соглашусь, однако с оговоркой. Водитель-спортсмен, разумеется, воспользуется привычной схемой, и мотоцикл будет замедляться быстрее. Но для обычного пользователя комбинированная – предпочтительнее. Она повышает уровень активной безопасности – скольких я знаю байкеров (да и вы знаете), которых немилосердно терло боками об асфальт

Судьбой своею CBR1100XX назначен для стреловидных магистралей и многочасовых вояжей: здесь он во всей красе покажет, на что способен.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА	
Общие данные	
Модель	Honda CBR1100XX Super Blackbird
Год дебюта	1996
Сухая масса, кг	223
Размеры, мм	2160x720x1170
Высота по седлу, мм	810
База, мм	1490
Объем бензобака, л	22
Двигатель	
Тип	4-цилиндровый, 4-тактный, рядный
Газораспределение	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Диаметр цилиндра х ход поршня, мм	79x58
Рабочий объем, см³	1137
Степень сжатия	11
Максимальная мощность, л. с. при об/мин	164/9500
Максимальный крутящий момент, Н.м при об/мин	120/7250
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер
Трансмиссия	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепью
Ходовая часть	
Рама	диагональная, алюминиевый сплав
Передняя подвеска	телескопическая вилка
Ход колеса, мм	120
Задняя подвеска	маятниковая, с моноамортизатором и прогрессивной характеристикой
Ход колеса, мм	120
Передний тормоз	2 диска, 3-поршневые скобы
Задний тормоз	диск, 3-поршневая скоба
Передняя шина	120/70ZR17
Задняя шина	180/55ZR17
Динамика и экономичность	
Максимальная скорость, км/ч	290
Время разгона 0–100 км/ч, с	2,9
Расход топлива (средний), л/100 км	10,1

опыты с тормозами. При резком замедлении клевок мотоцикла почти не ощущается – аппарат как бы приседает всем корпусом. Тем не менее, система не без изъяна. Если все тормозные шланги мотоцикла соединить, то пусть они не дотянутся до Луны, однако кишка получится по длине с пожилого амазонского удава. И потому в ощущениях водителя связь между рычагами и исполнительными механизмами размыта – при торможении шланги дружно надуваются,

На мотоциклах, выпущенных до 2000 года, устанавливались исключительно аналоговые приборы. Позже на панели появился цифровой спидометр.

Красноречивый элемент: поворотники на Blackbird, как на Mercedes последних моделей. Скажете: мол, бессовестное подражание... Так знайте: на «мерсе» «мигалки» на зеркалах заднего вида появились позже, чем на этой Honda. Нужны комментарии?

чем «отнимают» у тормозов силы. Способ борьбы с этим известен – их можно поменять на армированные. А это станет в копеечку – около $400, если с работой в мотосервисе. Ко всему прочему, такая модернизация повысит и без того солидную сопротивляемость рычагов нажатию. Впору задуматься о претензиях по поводу недостаточной производительности главных тормозных цилиндров... Но в конструкции заложен компромисс: что важнее – «моментальные» тормоза или средства активной безопасности? Рассуждаю: перетормозить, если прикладывать к рычагам большие усилия, сложнее, а значит, более безопасно. Значит, не прав в том, что виню «удава»? Но ведь и его нельзя игнорировать – он есть... Так и не нашел для себя однозначный и убедительный ответ.

Я и не ждал, что мотоцикл с базой 1490 мм и 25-градусным углом наклона передней вилки будет идеально послушен в поворотах (до сих пор речь шла о езде по прямикам). Чтобы удостовериться в том, ранним утром отправился подальше за город на пустынное извилистое шоссе. Подкатил к известному мне крутоватому повороту и заранее приготовился к тому, что придется приложить уйму усилий, чтобы наклонить байк к асфальту чуть ниже, чем обычно на более пологих искривлениях. И был слегка шокирован: Blackbird позволил это сделать. Врать не стану, его заныривания в поворот не сравнишь с теми, что можно творить с Fireblade, но и ломоподобного желания ехать только прямо (знакомого кому-то по Kawasaki ZZ-R1100) я не заметил. Сумели-таки специалисты Honda найти компромисс между управляемостью и устойчивостью. Извилистая дорога дается Honda

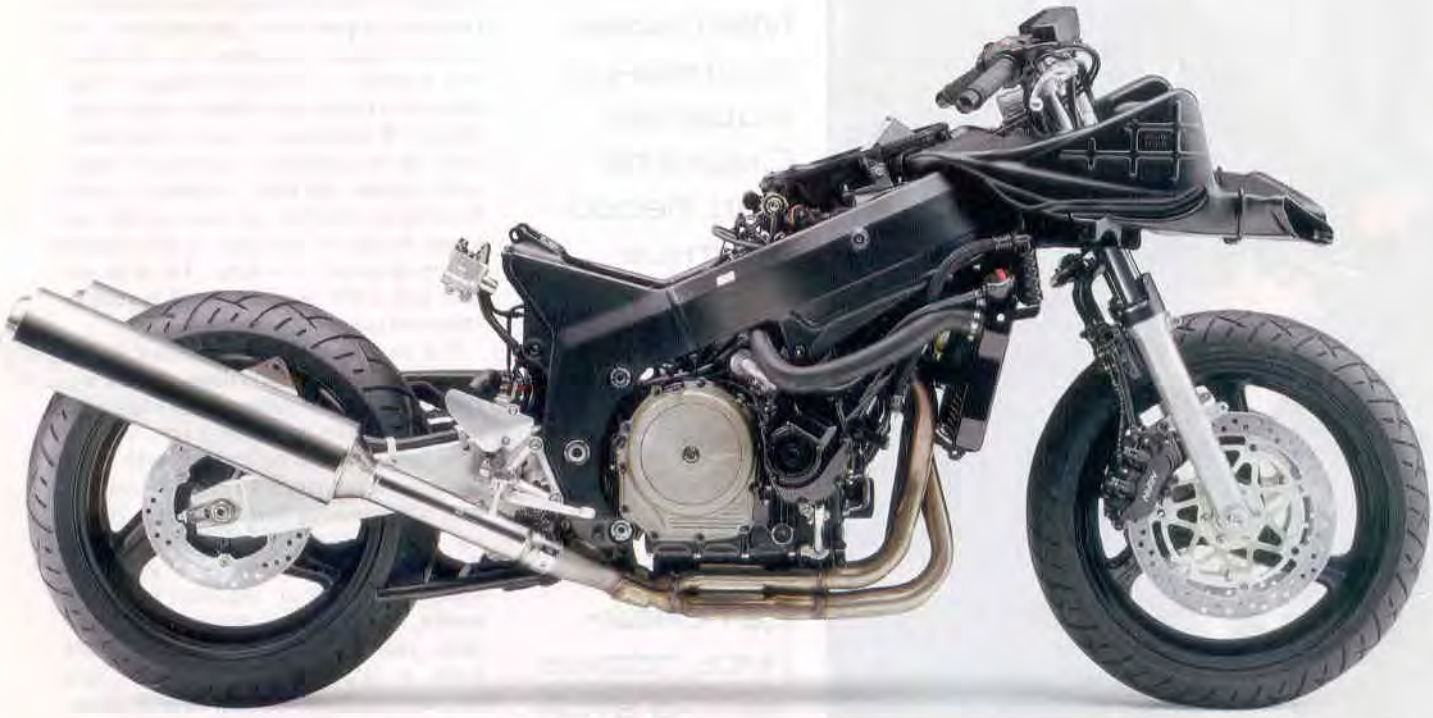
весьма легко. Но не воспринимайте это как явную похвалу: необъятного удовольствия маневры корпусом пилоту не доставляют. Все-таки вес байка совсем не мал, его не скрадывает и низкий центр тяжести.

Дороги средней полосы России непредсказуемы, как мартовская погода: асфальт, даже самый лучший, может оборваться в любой момент. Случилось так и в этот раз: дорожники содрали верхний слой асфальта, километра два засыпали гравием. Часть его утоптали катками в грунт, превратив тем самым идеальную дорогу в злющий спецполигон для проверки шасси. Которым я с успехом воспользовался. Характеристики подвесок оказались на высоте: заводские регулировки обеспечили достаточную (более точное слово подобрать сложно) энергоемкость при проезде серьезных неровностей. Поездка с пассажиром только подтвердила это: я даже не стал зажимать пружину в заднем амортизаторе.

Где еще поездить, чтобы узнать о «Супердрозде» все? Ага, поехали в пыхтящие и тесные от автотолчеи улицы города... Конечно, CBR1100XX – совсем не городской мотоцикл. Но и здесь на нем можно ездить: перестроения из ряда в ряд, столь неудобные за рулем, скажем ZZ-R1100, даются водителю Blackbird без особых усилий. Хотя «пробки» лучше объезжать стороной – это вам не скутер.

Super Blackbird оказался тем мотоциклом, с которым, когда расстаешься, взгрустнешь. Знаете почему? Иной раз в отчетах о тестах всяческих «супер» (не по названию – по сути) считаешь долгом предупредить: с этим не балуй и его не хоти – побереги кости и голову. Разве если ты суперпилот-спортбайкер с огромным стажем... От Super Blackbird отговаривать не стану, и не заикнусь. Потому что его огромная мощь может быть подвластна многим. Он в известном смысле не идеален, но, может, тем и интересен. ⏮

Мотоцикл предоставлен компанией «НБС-Мотор».



Конструкция мотоцикла – классика 90-х годов. Она не содержит революционных решений – все узлы отработаны и апробированы ранее. Нововведением стала лишь комбинированная тормозная система. 4-цилиндровый двигатель оснащен двумя балансирными валами и четырьмя карбюраторами. В 1998 году карбюраторы сменила система впрыска топлива. Карбюраторную версию можно отличить по отсутствию надписи PGM-FI на задней облицовке и оформлению воздухозаборников (они забраны металлической сеткой). Мотор жестко установлен в традиционное шасси с диагональной рамой из алюминиевого сплава и является силовым элементом. Маятник задней подвески прикреплен непосредственно к раме. Из всех возможных регулировок подвесок есть единственная – поджатия пружины заднего амортизатора. После модернизации, проведенной в 2000 году, мотоцикл получил противоугонную систему с иммобилайзером в ключе зажигания и новую приборную панель с электронным спидометром. Существует версия мотоцикла с двигателем мощностью 152 л. с., она предназначена для германского рынка, оснащена каталитическим нейтрализатором в выпускной системе.

К О Н К У Р Е Н Т Ы

Suzuki GSX1300R Hayabusa

ориентировочная цена – $12 900

У мотоцикла есть ряд преимуществ: наличие рулевого демпфера, регулируемых подвесок, в моторе больше мощности, меньший вес. Однако байк довольно сложен в управлении: он не простит водителю тех ошибок, к которым Honda отнесется мягко и благосклонно.

База – 1485 мм; **сухая масса** – 215 кг; **двигатель** – 4-цилиндровый, 4-тактный, DOHC, 4 клапана, жидкостное охлаждение; **мощность** – 175 л. с. при 9800 об/мин, **число передач** – 6.

Kawasaki ZX12R

ориентировочная цена – $14 000

Kawasaki сделала самый мощный и самый быстрый в мире серийный мотоцикл. Этим все сказано. Однако до уровня сбалансированности всех частей, а также характеристик Blackbird ей далеко. Байк в 2001 году был модернизирован, пресс-релизы уверяют, что он стал легче в управлении.

База – 1440 мм; **сухая масса** – 210 кг; **двигатель** – 4-цилиндровый, 4-тактный, DOHC, 4 клапана, жидкостное охлаждение; **мощность** – 178 л. с. при 10 500 об/мин; **число передач** – 6.

Kawasaki ZZ-R1200

ориентировочная цена – $14 000

Мотоцикл унаследовал лучшие черты своего блестящего предка – модели ZZ-R1100, но его управляемость лучше. Она достигнута за счет того, что была изменена геометрия ходовой части, переработана аэродинамика облицовок. Этот байк единственный среди конкурентов комплектуется туристическими аксессуарами – съемными кофрами. К сожалению, производитель не сообщает полных характеристик мотоцикла. Вот то, что можем о нем сказать: **двигатель** – 4-цилиндровый, 4-тактный, DOHC, 4 клапана, жидкостное охлаждение; **число передач** – 6.

НЕ ТАК ХОРОШ «ТИГР»,

Ожидал, что получу удовольствие. Не получил. Не помог и магнетизм названия – Triumph. Может, оно и к лучшему – нам на этой машине ездить, а не услаждать слух ее громким именем.

Алан КАТКАРТ, Великобритания

Современная версия Tiger 955i, дебютировавшая осенью 2000 года, со стальным шасси, 955-кубовым двигателем от спортбайка Daytona – венца модельной гаммы компании. Чтобы адаптировать мотор под Tiger, его дефорсировали – и мощность упала до 105 л. с. при 9500 об/мин (на Daytona – 147 л. с. при 10 700 об/мин).

Мощность для универсального мотоцикла – далеко не главное, куда важнее крутящий момент. Вот его показателем можно похваляться: величина 92 Н.м достигается при невероятно низких оборотах – 4400 об/мин. Подобное больше не встретишь ни на одном серийном «туристе» двойного назначения. Даже у предыдущего Tiger крутящий момент 85 Н.м приходился на 6400 об/мин, а это – в рамках обычного.

Разработчики хлебнули хлопот с адаптацией движка: силовой агрегат Daytona никогда не славился бесшумной работой, куда как важной для туристического мотоцикла. Чтобы снизить уровень шумов, его картер сделали кованo-литым вместо литого. Уменьшая число зубчатых передач, генератор подвинули поближе к коленвалу, изме-

модельный год ›	2001
двигатель ›	955 см³
мощность ›	105 л. с.
масса ›	215 кг
ориентир. цена ›	$12500

КАКИМ ХОЧЕТ КАЗАТЬСЯ

TRIUMPH TIGER 955i, ТУРИСТИЧЕСКИЙ ЭНДУРО

нили механизм подключения стартера: теперь он действует только в момент запуска, а не крутится постоянно, как раньше. Привод маслонасоса – цепью вместо шестерней.

Другие усовершенствования коснулись 6-ступенчатой КПП (переходы с одной передачи на другую проходят теперь более плавно) и системы впрыска топлива – ее оснастили кислородным датчиком. В стандартной комплектации мотоцикл лишен катализатора, однако разработчики утверждают, что по чистоте выхлопа Tiger и без него отвечает требованиям экологических евростандартов. Модернизированный мотор установлен в привычное шасси, отличное от старого лишь более современными подвесками Kayaba. Все бы хорошо, но я сразу отметил: внешние регулировки амортизаторов недоступны. А рассмотрел все тщательнее и обнаружил

Под яркой маской покорителя пустынь скрывается несостоявшийся кафе-рейсер.

несуразицу: в заднем моноамортизаторе одна-единственная регулировка гидравлики – на отбой. При сильном желании можно разве что изменить преднатяг его пружины (на фоне абсолютно нерегулируемой передней вилки это воспринял как роскошь)...

Скажете – привередничаю... Дело не в моих субъективных реакциях – я сравниваю, причем с точки зрения сколько-нибудь посвященного покупателя. Судите сами, на всех без исключения мотоциклах-конкурентах подвески не только снабжены устройствами частичных регулировок, но орудовать с ними можно без разборки мотоцикла. Вот это – разумная норма, а не каприз привереды. На Triumph же, чтобы добраться до регулировок задней подвески, придется снимать не только седло и пару боковых облицовок, но и кучу других деталей.

Тронулся, разогнался – и грустные мысли развеял встречный ветер... Это вовсе не романтический экзальтаж, а опять-таки трезвая оценка. Даже поймал себя на том, что в противоречие вступили трезвый (критичный) анализ и ощущения. А именно: несмотря на неоправданное, как я считаю, упрощение, подвески превосходно справляются даже с разбитой гравийкой. Демпфирование новой, в сравнении с предшествующей моделью, передней вилки происходит более жестко, однако это нисколько не портит ощущения комфорта от езды. Пружины также стали жестче. А заметил я это при резком торможении: байк «клюет носом» совсем чуть-чуть – спасибо новым суппортам Nissin.

Причем, спасибо преогромное... Тест машины я проводил во Франции, в горной местности, известной развитым животноводством. Надо ли говорить, что в окрестностях тех второстепенных дорог, по которым я катался полдня, полно крупного рогатого скота под названием коровы? Появление посреди дороги откормленной особи-рекордистки молочной породы – лучший способ проверить тормоза. Представьте: приличный асфальт, скорость – около 80 км/ч, и вдруг – она, рогатая! Но два передних диска диаметром 310 мм, работающих с двухпоршневыми скобами, оказались по-спортбайковски надежны. В этой поездке нечаянные встречи с КРС случались многократно, но всякий раз тормоза спасали несчастных животных. И меня заодно... Вот тут я слегка попривередничаю (слегка – можно): жаль, что рычаги тормоза и сцепления не регулируются под размер ладони. Почему бы этого не хотеть образованному европейцу!

Категорически не понравилось мне, что мотоцикл чересчур высок. Чтобы достать, сидя в седле, ногами до земли, ваш рост должен быть не менее 180 см. Это – дискриминация. Не помню точных цифр, но средний рост мужчин, живущих на планете, меньше. И потом, чрезмерная высота машины «подняла» и центр тяжести. Отчего мотоцикл тяжел в управлении. Тем более, когда его 24-литровый бензобак заправлен «под завязку». Это особенно неудобно и в городе, в котором приходится много маневрировать, и при прохождении «медленных» поворотов на шоссе – в них ощущаешь себя участником продолжительного ралли-рейда на пятый день соревнований. Неоправданно и применение спицованных колес – и это на сугубо дорожном мотоцикле! Совершенно убежден: в том повинны маркетологи, выдававшие проектное задание конструкторам.

Попробовал съехать с асфальта на пересеченную местность, но быстро убедился в бесполезности затеи и вернулся на дорогу. Тогда приступил к другому испытанию байка – высокими скоростями. И убедился окончательно: именно шоссе – родная сти-

хия Tiger. При скорости 140–150 км/ч мотоцикл ведет себя даже увереннее, чем Honda Varadero, прославившаяся отличными дорожными качествами.

Все хорошо, если бы не посредственная ветрозащита. Помните, когда я только тронулся в путь, встречный поток сдул грустные мысли о машине. Теперь же, по мере ускорения, он их снова «вдул». При 130 км/ч водитель получает такой силы «лицевое» давление ветра, что приходится вцепиться в руль, чтобы удержать – не себя, а руль. Позже в каталоге фирмы я нашел более высокое стекло-щит, но его придется заказывать отдельно от мотоцикла и за отдельные деньги.

Что-то я опять впал в критический пафос... Давайте о приятном. Мотоцикл оснащен 19-дюймовым передним колесом и превосходными шинами Metzeler Tourance, кроме того, у него консервативная геометрия шасси и база 1550 мм, – все это гарантирует не только отличную устойчивость на прямых, но и уверенное прохождение «быстрых» поворотов (о «медленных», если помните, я говорил обратное). Здесь Tiger абсолютно легок в управлении, причем сразу после 40 км/ч.

Двигатель – еще одна порция елея на душу. Мне не доводилось раньше ездить на чем-либо более плавном. Дефорсирование мотора полностью изменило его поведение... В голову приходит сравнение с автомобилями BMW конца 80-х: только они выдавали такую несравненную эластичность двигателя в любом диапазоне оборотов – от холостых до максимальных: без единого намека на провалы. Но если стандартная характеристика автомобиля «простирается» от 800 до 6500 об/мин, то Triumph уверенно тянет в диапазоне 1300–10 000 об/мин. Столь отменная гибкость характеристики, которая сочетается с возможностями 6-ступенчатой коробки передач, приводит к тому, что переключение «скоростей» становится необязательным: с места можно тронуться со 2-й и на ней же достичь 170 км/ч. Понятное дело, ни один нормальный мозгами человек так легкомысленно поступать не станет. Однако сам факт наличия подобной гибкости красноречиво говорит о потенциале движка. С ним мотоцикл имеет неоспоримое преимущество перед конкурентами.

Уж и не хотел бы – приходится снова говорить о досадном: есть у двигателя и недостаток – вибрация. Она возникает с 5500 об/мин. Заметьте, эта частота вращения коленвала достигается, когда на высшей передаче байк набирает 130 км/ч. Острее всего она передается на подножки, раздражает и уже через 15 минут езды в крейсерском режиме «достает» окончательно... Это наводит на мысль о том, что разработчикам байка стоит воспользоваться опытом создателей Aprilia. Те аналогичную проблему на Futura решили просто – подобрали под подножки резиновые прокладки.

Что крутилось в мозгу, когда возвращал тестовый байк? Новый Tiger оснащен прекрасным двигателем и модернизированной ходовой частью, что следует назвать не иначе, как шагом вперед по сравнению с предыдущей моделью. Но я не мог отделаться от ощущения, что конструкция страдает незавершенностью – словно в старой социалистической России его спешили «сдать» к годовщине революции и не устранили очевидные огрехи. Я далек от мысли, что конструкторы прославленной фирмы об этих огрехах сами не догадываются. Но что-то не слышал, чтобы их пытались устранить. Надеюсь, услышу.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Общие данные	
Модель	Triumph Tiger 955i
Год дебюта	2000
Сухая масса, кг	215
Габаритные размеры, мм	2175x860x1345
Высота по седлу, мм	840–860
База, мм	1550
Объем бензобака, л	24
Двигатель	
Тип	3-цилиндровый, 4-тактный, рядный
Система газораспределения	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Диаметр цилиндра x ход поршня, мм	79x65
Рабочий объем, см³	955
Степень сжатия	11,7
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	105/9500
Максимальный крутящий момент, Н·м при об/мин	92/4400
Система охлаждения	жидкостная
Система питания	впрыск топлива
Система запуска	электростартер
Трансмиссия	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепью
Ходовая часть	
Рама	периметральная, стальная
Передняя подвеска	телескопическая вилка Ø43 мм
Задняя подвеска	маятниковая с моноамортизатором
Тормоза: передний	2 x 310-мм диска, 2-поршневые скобы
задний	285-мм диск, 2-поршневая скоба
Передняя шина	110/80-19
Задняя шина	150/70-17

ДРУЖИЩЕ ДРЕГСТЕР...

Yamaha FZX750, неоклассик

модельный год	1986
двигатель	749 см³
мощность	77 л. с.
масса	203 кг
ориентир. цена	$3700

Давным-давно, в моем глубоком детстве, на страницах одного некогда популярного журнала я увидел нечеткое черно-белое фото мотоцикла, которое тут же вырезал и наклеил в свой альбом. То было изображение необычного байка от Yamaha – он надолго запал в душу необычными формами. Тогда, зажмурив глаза, я мечтал, как сажусь в поскрипывающее свежей кожей седло, вдыхаю запах свежей лакировки, включаю зажигание и...

Владимир Безруков,
фото **Александра Дмитриева**

Минуло 17 лет, и вот мотоцикл с картинки – Yamaha FZX750 – передо мной. Время не щадит никого и ничто – объект детских мечтаний не стал исключением. Потускневший черный лак не источает аромата новизны, кожа седла скрипит иначе, чем в его, мотика, молодости, а алюминиевые детали как будто чуть запотели и утратили былой лоск... Однако, несмотря на почтенный возраст, байк не превратился в груду металлолома, он неплохо сохранился. Вглядываюсь в причудливые изгибы конструкции и ловлю себя на мысли, что в середине 80-х годов японцы смешали весьма экзотический коктейль – взяли за основу оригинальный дрегстер и добавили в него немного того, что именуется американской мечтой.

Покажи, на что способен? Не надломило ли тебя время?.. С этими мыслями сажусь на байк. Принимая меня в свое лоно, он с первых мгновений дал понять: забудь о вальяжности. Седло по-спортивному жестко: его узкая основа не позволяет расслабиться. Концентрирую внимание на приборах и органах управления: спидометр традиционно над фарой, рядом, как будто подмигивая, расположился меньший по диаметру циферблат тахометра. Контрольные лампочки изящно выстроились на баке. Однако красивый дизайнерский ход, если судить с точки зрения сухого прагматика, оказался не самым удачным: часть «приборки» выпадает из поля зрения – увлекшись ездой, можно запросто прозевать мигание лампочки, сигнализирующий о том, что запасы топлива на исходе. Впрочем, о чем это я? Впал в критиканство, так ведь разговор не о «юноше»...

Этот байк для того, кто понимает толк в ароматах резины, горящей от бешеной пробуксовки заднего колеса. И для того, кому «сводить с ума» стрелку тахометра так же жизненно важно, как дышать.

Ну что, мечта детских грез, будем заводиться? Перед пуском по привычке ищу топливный кран и рычаг обогатителя. Крана не нахожу, поскольку подачей топлива управляет электроклапан. А обогатитель? Вот он – спрятался слева, под баком. Свистящий звук стартера неожиданно прервал взрыв топлива во всех четырех цилиндрах... Сброшу «газ», а ты прогрейся: «выбери» тепловые зазоры, разгони по каналам-артериям синтетическую кровь, приготовься, как зверь к прыж-

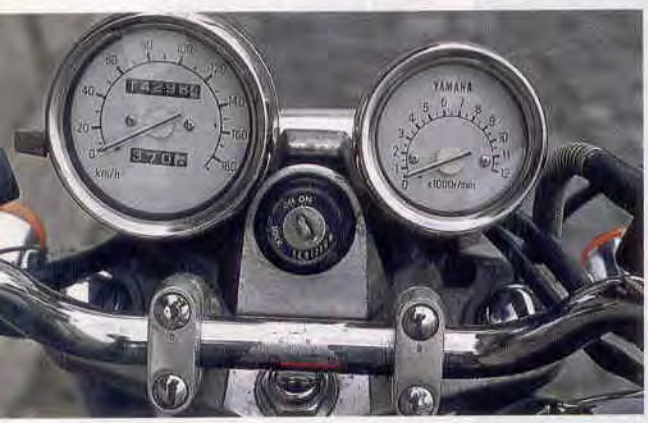
ку, к тому, для чего тебя произвели на свет... Обороты поползли вверх, коленом возвращаю рычаг обогатителя в исходное положение – необычно, но удобно. На холостых оборотах мотоцикл – само умиротворение: нежно шелестит двумя десятками клапанов, как клен листвой от легкого дуновения ветра. Согрелся? Тогда в путь.

Первая включается четко – прозвучал короткий металлический щелчок. Чуть добавив «газу», плавно трогаюсь. Чувствую, ты готов показать норов. Но не спеши – позволь к тебе привыкнуть, дай настроиться на твой лад, ощутить твои пульсации.

Пробую крутить «фигурку»... Нет, повороты на малой скорости тебе неудобны: дрегстер не балерина, и па даются неохотно – руль в сторону поворота приходится тянуть изо всех сил.

Выезжаю на пустынное шоссе: раннее утро, в воздухе сырость, редкие одиноко ползущие автомобили. Разгон – первая, ручка «газа» на себя, до упора, мощное ускорение. Вторая, третья – уф, какой, однако, у тебя голосище! Бас низов перерастает на прямике в безумный вой «спорта». Стрелка тахометра мечется в красном секторе. Пятая, шестая – подхват на верхах. По мере ускорения сползаю назад и упираюсь в ступеньку седла. Твоя энергия пьянит кровь, но хочется пить еще и еще... При резком ускорении ты не пытаешься оторвать переднее колесо от асфальта. Это важно – не теряю контроль над управлением, не нужно искусственно, против желания гасить скорость. Низкий центр тяжести, смещенный вперед двигатель и длинная колесная база не позволят даже новичку вылететь из седла, если ему вздумается неосторожно открыть «газ». Впереди – поворот. Помню твою нелюбовь к маневрам – и не зря. О Боже! Как же тебя тянет «пролететь» мимо. Свешиваюсь, пытаясь вписаться... Твоя реакция на поворот руля в такой ситуации коварна: одно неосторожное движение – и начинает мотать из стороны в сторону. Орудуя рулем, изо всех сил пытаюсь удержать радиус и сдаюсь – сбрасываю «газ». Иначе вылечу в кювет... Удовольствие, полученное от прохождения прямика, вмиг улетучилось в этом вираже.

Но поворот позади, и ты снова увлекаешь за собой. Мотор – совершенство. Его сочные характеристики – не случайность. Разработанный для спортбайка FZ750, он развивал 98 л.с. при 10 000 об/мин, однако при этом страдали «низы». Для тебя его специально дефорсировали, и теперь упавшая до 87 л.с. мощность с лихвой компенсируется прекрасной тягой на низких оборотах. Благодаря этому ты можешь позволить себе роскошь ускориться с 1500 об/мин на высшей передаче. Пять клапанов на цилиндр – что может быть лучше! Это оптимизирует наполнение цилиндров горючей смесью, а рядное расположение цилиндров придает мотору уравновешенность, избавляет от раздражающих вибраций.



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Общие данные	
Модель	Yamaha FZX750
Год дебюта	1987
Сухая масса, кг	204
Габаритные размеры, мм	2230x785x1110
База, мм	1530
Высота по седлу, мм	765
Объем бензобака, л	13

Двигатель	
Тип	4-цилиндровый, 4-тактный, рядный
Система газораспределения	DOHC, 5 клапанов на цилиндр
Рабочий объем, см³	749
Диаметр цилиндра x ход поршня, мм	68x51,6
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	87/9500
Максимальный крутящий момент, Н.м при об/мин	76,3/8000
Система охлаждения	жидкостная
Система питания	4 карбюратора с диаметром диффузора 34 мм
Система запуска	электростартер

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

Ходовая часть	
Рама	дуплексная, стальная
Передняя подвеска	телескопическая вилка
Задняя подвеска	маятниковая, 2 амортизатора
Тормоза:	
передний	2 диска, 2-поршневые скобы
задний	диск, 2-поршневая скоба
Передняя шина	110/90-16
Задняя шина	140/90-15

Динамика и экономичность	
Максимальная скорость, км/ч	215
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	4,0
Расход топлива (средний), л/100 км	5,0-8,4

Городское движение оживает, и прострелы по прямикам становятся все короче. За время утреннего сумасшествия ты стал мне ближе. Напряжение спало, и «пикирование» в городском потоке начинает казаться виртуальной игрой в трехмерном пространстве. Твои подвески цепко держат дорогу, «проглатывая» дефекты покрытия. Перестроения между машинами становятся подобны движению коня на шахматной доске: два поля – прямо, стоп, поле – направо. Здесь я – гроссмейстер, ты – фигура. Моя воля плюс твои возможности позволяют быть конем, ладьей, ферзем – чем угодно. Из виртуального пространства к реальной действительности меня вышвыривают трамвайные рельсы и мерзкая брусчатка. С таким безобразием твои подвески, увы, совладать не в силах.

Перекресток, мигает зеленый – вроде успеваю проскочить. Но в городе на Неве, где мы катались, на красный сигнал светофора с улицы-перпендикуляра не едет только ленивый (о чем узнаю позже), и меня «подрезают». Торможу, до боли сжимая правый рычаг, – чувствую, как под перчаткой белеют обескровленные костяшки пальцев... Ты не подвел – не «клюнул» предательски передней вилкой, не увел в занос заднее колесо. Хорош, бестия!.. Умение быстро останавливаться не менее ценно, чем резко ускоряться. Казалось бы, тормозов хватает, а длинная база обеспечивает незаурядную стабильность при резких, сказать бы – аварийных остановках. Однако после серии оттормаживаний на высоких скоростях их цепкость ощутимо притупляется: налицо все признаки перегрева дисков. Бывает...

День клонится к закату, пройдено около 300 километров. Чувствую, навалилась усталость – пора домой, да и тебе, дружище, не мешает отдохнуть. Надо обязательно заехать на заправку: твой бак – не для дальнобоя. Нагретый мотор щелкает при остывании. Заливаю 13-литровую порцию бензина – вторую за день. Выходит, почти 9 л на 100 км. Ну, ты, братец, и обжора!

Смеркается, к месту стоянки еду не спеша, вспоминаю, что было и как это расценить. То, что ты не приспособлен к длительным вояжам, не вызывает сомнений. Неудобная спортивная посадка и необходимость часто заправляться только подтверждают вывод. Зато в городе на улицах ты – надега. Хода подвесок и дорожный просвет позволяют легко преодолевать бордюры средней высоты. Впрочем, я эти упражнения не люблю и прибегаю к ним крайне редко. Двигатель? Он отзывчив на открытие дроссельной заслонки и моментально раскручивается до максимальных оборотов. Очень удобна по-спортивному короткоходная ручка «газа». Спросишь о претензиях? Буду деликатен. Слегка огорчила коробка передач: в «пробках» приходится нащелкивать рычагом КПП в поисках «нейтрали», а ведь мотоциклисты – народ нетерпеливый...

Вот мы и дома. Глушу мотор, заталкиваю байк в ангар. Прощай, мне пора... В воротах невольно оборачиваюсь, словно на пристальный взгляд в затылок. Ты даже как-то сник... И тебе взгрустнулось? Ничего, дружок, еще поездишь – такие как ты не застаиваются и на дороге (да и в мотосалонах) не валяются. Хорошего тебе хозяина, байк!

P.S. Через неделю позвонили из Питера – мотоцикл купили. Судя по тому, как его осматривал и обкатывал новый хозяин, – машина попала в хорошие руки. Вот и ладно...

→ ТЕСТ

«Фейерверк с дискотекой» учинили конструкторы Italjet, выпустив в свет (наберите воздух в легкие) 125-кубовый, первый «водяной», 2-цилиндровый 2-тактный скутер. Небольшая масса в сочетании с «увесистыми» при скромных габаритах 15-ю лошадиными силенками – разве не «фейерверк»? Ничего подобного у конкурентов нет и не предвидится. Вот они, плоды честолюбия: Italjet не позволяет себе быть «одним из многих».

КЛАСС!.. ДА НЕ ПРО НАС

ITALJET FORMULA 125 LC, СКУТЕР

Михаил ЛАПШИН,
фото **Александра БАТЫРУ**

Бюджет проекта составлял несколько миллионов долларов, так что лобастые итальянцы «развернули баян» во всю ширь. Моторные гении из компании Franco Morini разработали силовой агрегат, спецы самого Italjet подготовили к нему ходовую часть, дизайнеры стилизовали внешность, насколько это возможно, под гоночный болид. Имиджмейкеры заручились поддержкой команды Williams Формулы 1. Дело не ограничилось передачей разукрашенных машин в распоряжение персонала прославленной «конюшни». Специалисты Williams (болиды команды считаются лучшими в F1) помогли Italjet довести подвески и мотор скутера. Вот вам и «дискотека».

Будь моя воля, назвал бы эту «музыку» конструирования скут-дрегом (берите на вооружение, коллеги, – пользуйтесь!). Попробуй, сыщи в облике этого почти болида общепринятые мотороллерные атрибуты. Оста-

лось в нем только самое главное – блок вариатора да чисто «табуреточная» тумба сиденья. Дрегстерного, спортбайковского – сколько угодно. Профиль передней части машины в форме лука, изогнутого натянутой тетивой, в нем энергия эллипса. Во «взгляде» фар – спокойствие уверенного в себе атлета-римлянина. В сухопаром теле – воздухозаборниках, тормозных системах, подвесках – неожиданная, но «читаемая» мощь и выносливость императорского гонца. Приятно лицезреть спидометр, проградуированный значениями за «сотню».

Конструкторских hi-tech-изысков хватает. Передняя подвеска S. I. S. (Systema Independente di Steza) на продольном рычаге, она с раздельными функциями управления и подрессоривания. Дисковые тормоза – с ярко-красными суппортами Brembo. Сзади – регулируемый по предварительному поджатию амортизатор... Упругим элементом здесь служит не пружина, а торсион, обеспечивающий при торможении антиклевковый эффект. Рулевая колонка не телескопическая, а с рычажным механизмом. Столь нетрадиционная для скутера схема подрессоривания колес позволила применить простую дуплексную раму, а это, в свою очередь, помогло значительно снизить массу машины. И такая приятная мелочь: «гоночная» пробка бензобака – на винтах.

Аппарат построен на базе «полтишкового» братца: те же габариты, колеса, схожая во многих случаях детализировка... Но не радуйтесь, ушлые вы мои, эта машина со 125 кубиками недостаточно замаскирована под «полтинник», чтобы автоинспектор не потребовал от водителя «прав» и шлема на лихой голове. Вас с потрохами выдадут две трубы глушителя. Своей вызывающей внешностью он буквально кричит о динамичности и спортивности аппарата.

А каков он на самом деле?

Пока выбирался дворами на проспект, все было как обычно – скутер как скутер. Ну, хорошо управляемый, тяговитый, удобный – таких на свете пруд пруди. И, отмечаю, как и у многих других, эргономика его не идеальна. Пилоту ростом чуть выше среднего трудновато найти «свое место» на двухуровневом седле. Сравнительно удобно лишь в случае, если удастся примоститься на изломе подушки. Дальше обзор в зеркалах заднего вида препаршивейший, на малой скорости изображение размыто – из-за передающихся на зеркало вибраций мотора. Это можно бы списать на вечно страдающую «ознобом» «двухгоршковую» схему, однако ничего «списывать» не хочется. За такие деньги, какие за него просят, будь добр – стой и не дрожи! Но стоило вырваться на простор...

Один из любимых разделов любого теста – старт со светофора. Я не тронулся – сиганул. У Винни-Пуха: «Мед если есть, то его сразу нет». Вот так же у меня с автомобилями: их сразу не стало. Лечу это я в гордом одиночестве и не без удивления замечаю, что стрелка спидометра уже перевалила за «сотню». Вот так «осьмушка»! Провалов на «низах» нет, и на средних оборотах, которыми славятся практически все одноцилиндровые 125-кубовые скутера, тоже. Тяга сочная и ровная, как у круизера, динамика – почти мотоциклетная. Впрочем, ничего в том странного нет. Если оценить

модельный год:	2000
двигатель:	114,5 см³
мощность:	15 л. с.
масса:	107 кг
макс. скорость:	112 км/ч
ориентир. цена:	$3900

технические характеристики Formula 125, то станет понятно: 15 «лошадок» на 107 кг массы позволяют «делать» любой вид транспорта о четырех колесах, а величина крутящего момента (16 Н.м) «разглаживает» кривые характеристик. В эластичности с 2-цилиндровым мотором Italjet сравнятся лишь 4-тактники. Но они, как известно, уступают 2-тактным по мощности, да и тяжеловаты.

Formula возьмет свое и в «пробке». Причем «дерганая» езда по заторам, в которых «табуретки» с воздушным охлаждением часто перегреваются, для Formula не утомителен – радиатор безукоризненно справляется с охлаждением движка. Кстати, его «прописка во лбу» не случайна – на радиатор замкнута система вентиляции. По воздуховодам теплый воздух попадает на пальцы водителя – полезная «опция» в наших осенях и веснах. Другая особенность: горловина бачка с антифризом расположена прямо под съемной решеткой, что, как вы догадываетесь, удобно: легко и просто контролировать уровень жидкости и доливать ее.

Аппарат, обутый в «липкий» Michelin, великолепно держит дорогу – и на сухом и мокром асфальте, при резких замедлениях и в виражах. Ничего не мешает поглубже завалить аппарат в повороте и, поддав «газку», выйти из него. Но бойтесь неровностей: на них подвески работают, мягко говоря, не ахти как – заднее колесо «дробит» и сносит. Да, задний амортизатор позволяет менять уровень предварительного поджатия пружины, но диапазон регулировки рассчитан лишь на

асфальт. Это заключение не из инструкции – из личного опыта. Как ни старался регулировать жесткость под колдобины, на ухабах «зад» каждый раз «расписывался в собственной несостоятельности». А вот передняя подвеска не столь реагентна к дорожному покрытию.

Но разве оценишь весь потенциал машины в уличной толкотне? Айда на загородную трассу!.. «Ну, братец, ты даешь», – дивился я, когда Formula мало того, что уверенно шел в самом скоростном левом ряду и обгонял машины, так еще и давал понять: «И это еще не все»... Стрелка спидометра легла на отметку 120 км/ч – ускорение завершилось. А надо ли ждать большего? И без того – выше крыши. Позже я пролистывал кое-какие зарубежные мотоиздания и обнаружил такие данные – сравните сами: «максималка» у Italjet Formula 125 LC – 112 км/ч, Aprilia Leonardo 125 – 110 км/ч, Suzuki Epicuro 125 – 109,7 км/ч и Gilera Runner 125 – 107 км/ч. Время разгона до 80 км/ч у Formula всего 7,9 секунды, тогда как у претенциозного Runner – 9,7. Каково! Но следите за мыслью дальше. Скорость, разумеется, сильно зависит от снаряженной массы – пилота с пассажиром он везет не столь стремительно. Но скажу вам, «второй номер» – не лишний. На приличной скорости загруженный аппарат гораздо более устойчив: ветер меньше влияет на траекторию, на неровностях не «переставляет».

...На валун налетел, когда катался ночью. А почему налетел? Конечно, потому, что езжу не по вылизанным европейским трассам. Но дело и в другом. С подсветкой приборной панели итальянцы перестарались: уже в сумерках она слепит и мешает ориентироваться. И о другом свете – фар. Световой пучок даже в режиме «дальний» охватывает слишком узкий участок дороги. Так что передвигаться по неосвещенным участкам на Formula 125 я бы советовал с предельной осторожностью.

Заподозрил неладное: ощутил, что стал тяжеловат накат. Ан нет, накат ни при чем – причина «лености» обнаружилась в другом: это следствие особой заводской настройки вариатора. Скутер движком замедляет движение так, что к тормозам прибегаешь лишь в аварийных ситуациях. Но тогда они отрабатывают на все сто – эффективности дисковых тормозов обоих колес при небольшой массе скутера более чем достаточно. Понять, почему так, просто: спереди – 175-миллиметровый диск, сзади еще больший – 190 мм. Скажу, что для торможения на скоростях до «сотни» вполне хватает цепкости одного переднего. При замедлении система позволяет четко дозировать усилие на рычаг – и не ощутите и намека на клевок. Задний тормоз я «включал» лишь однажды – когда «жигуленок» вдруг начал резко припарковываться и «перешел мне дорожку». Так вот, когда ударил по тормозам, колеса «вспахали асфальт», и скутер остановился на несколько метров раньше, чем предполагал.

Самое время поговорить о вреде сладкого. Не для кислотно-щелочного баланса – для кошелька. Так-с... И сколько стоит это удовольствие? Почти $4000! Мама дорогая, ничего себе «осьмушка»! Ближайшие конкуренты Gilera Runner 125, Yamaha Maxter 125, Malaguti F18 Warrior на пять-шесть сотен дешевле. Конечно, они уступают Italjet по скоростным качествам, но вполне равны, а то и пре-

+ Великолепный дизайн. Характеристика двигателя обеспечивает ровный и мощный разгон. Динамические и скоростные показатели на самом высоком уровне. Жесткая ходовая часть. Безукоризненно работают тормозные системы на любых скоростях. Высокий клиренс. Вместительные багажные емкости. Хорошо организована грязезащита.

– Низкая ремонтопригодность облицовки. Слабая ветрозащита. Слишком яркая подсветка приборов слепит, чем мешает передвижению в темное время суток. Узкий сектор охвата светом фар. Недостаточный уровень комфорта для пассажира.

восходят по показателям «управляемость» и «комфорт». Formula позиционировалась на рынке скутеров как машина имиджевая (читай – дорогая), способная пленить индивидуальностью и изысканностью технической «начинки». А такие аппараты покупают исключительно фанаты хайтешных дел. И то – если они при деньгах. Но даже эти безумцы сто раз почешут в затылке, прежде чем выложат 3900 «зеленых». А могут и не выложить. Потому что уже за $4100 можно купить настоящий скутфайтер – небезызвестный Dragster 180. А это уже ракета... Так что продажи Formula 125 в России практически обречены на провал.

Тем не менее, с уверенностью утверждаю, что это одна из лучших машин в классе «осьмушек». ⏮

Мотороллер предоставлен компанией «Автоинвест холдинг Джет Формула»

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Общие данные	
Сухая масса, кг	107
Габаритные размеры, мм	1820x965x1100
База, мм	1290
Высота по седлу, мм	800
Объем бензобака, л	10

Двигатель	
Тип	2-цилиндровый, 2-тактный
Рабочий объем, см³	114,5
Диаметр цилиндра х ход поршня, мм	41x43
Макс. мощность, л. с. при об/мин	15/7500
Степень сжатия	9,9
Система охлаждения	жидкостная
Система питания	карбюратор с диффузором Ø 17,5 мм
Система зажигания	электронная

Трансмиссия
Автоматическое центробежное сцепление, клиноременный вариатор

Ходовая часть	
Рама	стальная, трубчатая
Передняя подвеска	на продольном рычаге
Задняя подвеска	маятниковая, рычаг блок двигатель-трансмиссия
Тормоза (передний/задний)	дисковые
Передняя шина	120/70-11
Задняя шина	140/60-12

Динамика и экономичность	
Средний расход топлива, л/100 км	5,1
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	11
Максимальная скорость, км/ч	125 (по спидометру)

КОНКУРЕНТЫ:

Gilera Runner 125 – главный соперник Italjet в классе 125 «кубов». Спортивный скутер, выпускается с 1997 года, претерпел незначительную модернизацию. Базовая часть аппарата выгодно отличается почти мотоциклетной компоновкой, мощной ходовой частью и возможностью комплектации как 50-кубовым, так и 180-кубовым моторами, что лишний раз подчеркивает колоссальный запас прочности пространственной рамы и подвесок. Наиболее популярны модификации Runner FX125 (с 2-тактным двигателем) и VX125 (с 4-тактным). Примечательно, одноцилиндровая схема Gilera обладает такими же показателями мощности, что и Formula 125. В последние годы в Европе Runner 125 удерживает репутацию бестселлера продаж.

База – 1305 мм. **Сухая масса** – 115 кг. **Двигатель** – 1-цилиндровый, 2-тактный, с жидкостным охлаждением. **Рабочий объем** – 123,5 см³. **Мощность** – 15 л. с. при 7500 об/мин. **Максимальная скорость** – 104 км/ч.

Yamaha Maxter 125 производитель представил как спортивный скутер в сентябре 2000 года. Помимо яркого спортбайковского дизайна, модель отличается современным 4-тактным двигателем жидкостного охлаждения, установленным в пространственную раму, и мощной задней подвеской с двумя амортизаторами. Maxter'у далеко до динамики Italjet, но этот Yamaha куда более перспективен, ибо удовлетворяет современным европейским экологическим нормам по выхлопу.

База – 1400 мм. **Сухая масса** – 124 кг. **Двигатель** – 1-цилиндровый, 4-тактный, с жидкостным охлаждением. **Рабочий объем** – 124 см³. **Мощность** – 11,8 л. с. при 9000 об/мин. **Максимальная скорость** – 98 км/ч.

Malaguti F18 Warrior пошла в серию в конце 2000 года. Компания-производитель стремилась как можно быстрей застолбить за собой место в нише «осьмушек». Потому использовала в качестве силового агрегата 4-тактный двигатель тайваньского производителя Kymco. Внешность скутера несет основные особенности дизайнерской школы Malaguti, в которой, как известно, задают тон российские специалисты. Модель со скромными габаритами, весьма посредственными ходовыми качествами.

База – 1320 мм. **Сухая масса** – 118 кг. **Двигатель** – 1-цилиндровый, 4-тактный, с жидкостным охлаждением. **Рабочий объем** – 124 см³. **Мощность** – 11,8 л. с. при 8000 об/мин. **Максимальная скорость** – 105 км/ч.

YAMAHA
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР
БОЛЬШОЙ ВЫБОР
МОТООДЕЖДЫ И АКСЕССУАРОВ
iXS
МОТОЦИКЛЕТНАЯ МОДА
МОТОЦИКЛЕТНАЯ
МОДА
МОТОВЕЗДЕХОДЫ
ПОДВЕСНЫЕ МОТОРЫ
ГИДРОЦИКЛЫ
YAMAHA
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР
ARCTIC CAT
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР
BOMBARDIER
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР
БЕСПЛАТНАЯ ДОСТАВКА ПО МОСКВЕ И МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ
Каждому купившему у нас мотоцикл или гидроцикл в подарок
KÄRCHER
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$

ОТ СЕРИИ ДО ЭКСКЛЮЗИВА

«КОЛЬЦЕВОЙ» NINJA ZX8R

Александр ЕЛИСЕЕВ, С.-Петербург,
фото Наталии ЛЮБИМОВОЙ,
Владимира БЕЗРУКОВА

Одни обвешивают свой байк модными штучками, другие пытаются улучшить его технические характеристики. При подготовке серийного Kawasaki ZX7R для участия в соревнованиях по шоссейно-кольцевым гонкам автор пошел по второму пути. Он оказался ох как тернист.

Я лежал на больничной койке со сломанным бедром и раз за разом прокручивал подробности аварии, выбившей меня из седла. Грациозно наклоняющиеся медсестры (чтобы сделать соседу укол) отвлекали от воспоминаний об оплавленной раме байка и «утке» под кроватью, однако мысль о том, что вся кропотливая работа со строительством мотоцикла пошла насмарку, не давала покоя ни днем, ни ночью...

Все случилось внезапно. Новенький Kawasaki вселял уверенность в том, что в предстоящем чемпионате буду не последним. Во время тренировок на заброшенной военной дороге вдоль Финского залива чувствовал, как все больше и больше набираюсь опыта. Однако во время прохождения одного из скоростных поворотов настиг злой рок: заднее колесо налетело на кочку, мотоцикл оказался на боку, пошел скольжением и протаранил припаркованный на обочине автобус. Сгорели оба – это я узнал позже. А очнулся на больничной койке и обрадовался – еще легко отделался.

Анализируя аварию, пришел к пониманию, почему так случилось. Тот злосчастный поворот пролегал через перекат. Неожиданно загрузившейся на кочке подвеске не хватило нескольких сантиметров дорожного просвета: подножка впилась в асфальт, как якорь авианосца, и сорвала байк в боковое скольжение. На ровной трассе, даже с кочкой, подобного не произошло бы.

Однако сдаваться я не собирался и еще в больнице принял решение построить на основе такого же Kawasaki ZX7R новый болид.

В стандартном исполнении этот мотоцикл не может конкурировать с «литровыми» байками, выступающими с ним в одном классе. Мало того, даже «свежий» Suzuki GSX-R750 опережает «Каву» по энерговооруженности. Поэтому все усилия по доработке направил на то, чтобы новый вариант ZX7R превосходил любой тюнинговый аппарат категории 1000 см³.

Насчет шасси мы не сомневались

(говорю во множественном числе потому, что, разумеется, у меня были помощники-спецы): оно обладает отточенной геометрией, более чем достаточной жесткостью и превосходит по этому параметру раму популярного Yamaha YZF-R1. Ведь конструкция Kawasaki шлифовалась годами участия в супербайковских чемпионатах. Так что у нас была весьма и весьма надежная платформа для самого форсированного мотора.

Работа с двигателем началась с того, что увеличили его рабочий объем с 748 до 800 см³. «Скоро сказка сказывается...» Оказалось, что расточить цилиндры с высокой точностью совсем непросто. Пришлось искать специальный станок и изготавливать хон нужного размера. В итоге диаметр гильз составил 75 мм (вместо стандартных 73 мм). Составили техническую документацию для изготовления специальных поршней, обеспечивающих расчетную степень сжатия – 12,5. От более высокого, чем этот, показателя решили отказаться: тренироваться приходится на дорогах общего пользования, где не всегда найдешь даже 98-й бензин, а если поднимать степень сжатия выше, нужен «super». Кованые поршни заказали известной американской фирме JE. Конструкция их днища (она в форме домика) предусматривала установку распредвалов с расширенными фазами газораспределения и увеличенным перемещением клапанов.

Нагрузка на кривошипно-шатунную группу возросла, вот и решили заменить шатуны. Вместо штатных установили детали фирмы Carillo Rods, изготовленные из высокопрочного хромомолибденового сплава – с тонкими стенками, двухтавровым сечением. Они на 20 грамм легче штатных и оснащены специальными болтами, предусматривающими возможность многократных снятий-установок.

Доработали и коленчатый вал: для снижения аэродинамического сопротивления маховики сточили «на нож». Затем вал подвергли тщательной динамической балансировке и ультразвуковой диагностике – не обнаружатся ли скрытые трещины и полости? В головке блока тщательно отшлифовали все каналы, подогнали до идеального соосность отверстий впускного тракта. Закончили

Над верхней траверсой установлен поперечный демпфер HyperPro.

На распредвалах – специальный ротор. С его появлением возникла возможность регулировать режимы работы газораспределительного механизма.

Регулируемый ротор зажигания установлен на хвостовик коленвала.

Сточенные «на нож» балансиры коленчатого вала уменьшили его аэродинамическое сопротивление.

Мотоцикл одет в стеклотканевый пластик MPR – эти одежды ощутимо легче заводских.

Предмет особой гордости – полностью титановая выхлопная система Muzzy. Мало того, что она стильная, но и почти в четыре раза легче штатной.

с этим – установили в головке спортивные распредвалы.

Потом пошло «по мелочам»: клапанные пружины заменили на более жесткие. При сборке двигателя применили прокладку Cometic, изготовленную из пружинной стали с тефлоновым покрытием. Коробка передач осталась стандартной – мы лишь извлекли из нее «вредный» механизм поиска нейтрали: в гоночном аппарате он не только лишний, но и ломается при первом же падении.

Принялись за систему питания. Поначалу хотели оснастить байк впрысковой системой, но она оказалась не по карману. Ограничились тем, что установили четыре карбюратора Keihin FCR41: каждый из них снабжен форсункой, соединенной с диафрагменным впрысковым насосом – все это хозяйство одаривает мотор мгновенной реакцией на поворот ручки «газа».

Установили воздушный фильтр малого сопротивления – K&N Race, а систему подачи воздуха из его корпуса во впускные каналы, служащую для снижения токсичности выхлопа, заглушили.

Предмет нашей особой гордости – полностью титановая выхлопная система Muzzy весом 3,5 кг – против 12,7 кг у стандартной трубы. Она точно такая же, как у чемпионского Kawasaki, победившего в американской серии «супербайк» в 1996 году. Этот красивый «саксофон» призван повысить мощность и крутящий момент не только в зоне максимальных оборотов коленвала, но и в среднем диапазоне частот вращения. По эффективности с ним может сравниться только Akrapovic Evolution, но он стоит столько, что его цена даже не указывается в официальном каталоге – дабы не отпугивать покупателей.

Стандартную систему зажигания, попившую у меня немало крови, заменили на программируемый блок Icon Race. Выпускную систему оборудовали лямбда-зондом: с помощью его приборной шкалы можно визуально контролировать качество сгорания рабочей смеси и производить регулировки в полевых условиях. На правом хвостовике коленвала установили регулируемый ротор зажигания. При монтаже упрощенной гоночной проводки на ненужных деталях сэкономили еще около 1 кг! Приборную панель заимствовали от гоночного ZXR 1989 года: в ней лишь аналоговый тахометр и указатель температуры воды.

В легких фрезерованных траверсах закрепили перевернутую вилку White Power с диаметром труб 43 мм. Не скажу, что стандартная совсем плоха – нет, работает она прилично, однако определенно хуже той, на которую мы сделали ставку.

Ну, поехали... Однако уже с самого начала появились сложности при прохождении затяжных скоростных поворотов: заднее колесо небольши-

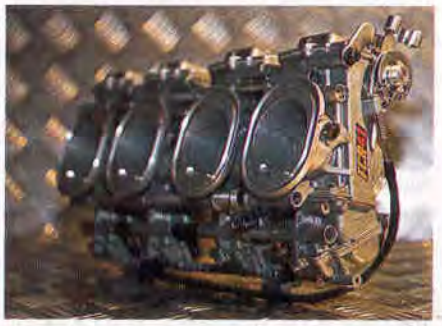
Электронный чип зажигания Icon и мобильный компьютер для его программирования.

ми, но частыми «тычками» соскальзывало с траектории. Пытались регулировать заводской амортизатор – ничего это не дало. Заменили его на узел WP Competition 2000 – с регулируемой длиной, отбоем и регулировкой сжатия по высокой и низкой скоростям – и дефект пропал. Чтобы уменьшить вес и полярный момент инерции (это вопрос управляемости), установили магниевые колеса PVM: каждое из них легче стандартного на 0,9 кг. Оснастили байк тормозной ручкой радиального типа и такой же – сцепления. За торможение переднего колеса отвечают два плавающих чугунных диска диаметром 320 мм, они работают в «партнерстве» с парой 8-поршневых титановых скоб. Шланги сцепления и тормозов выполнены из кевлара (мода на подобные штуки только зарождается). Эффективность системы очень высока – она намного превосходит возможности стандартной. Особенно это чувствуется после серии сильных многократных торможений на больших скоростях. Стандартные узлы в сходных условиях начинают «плыть», и сила замедления заметно падает, а сами диски могут деформироваться и полностью выйти из строя (что, собственно, и случилось с ZX7R во время одного из этапов прошлогоднего чемпионата страны).

Из дополнительного спецоборудования на мотоцикле установили скоростной переключатель передач. Это электронное устройство отключает зажигание на отрезок времени, необходимый для уравнивания угловых скоростей валов КПП. Теперь я могу переключать скорости, не выжимая сцепление и не сбрасывая «газ». В условиях гонки это дает выигрыш при каждом переключении до двух метров дистанции.

Задний амортизатор WP Competition 2000 с тремя регуляторами.

Лямбда-зонд с индикаторной светодиодной шкалой.



«Спортивные» карбюраторы Keihin FCR41 оснащены диафрагменным насосом и форсунками.

Конфигурация поршней JE допускает увеличенный подъем клапанов.

Значение всех переделок трудно переоценить. После модернизации вес байка снизился до 168 кг – весьма хороший показатель. Меньше масса – легче управление во всех режимах движения: аппарат более охотно перекладывается в S-образных связках, плавно меняет направление движения, без резких – «рубленных» – перемещений центра тяжести, но и без медлительности. Перед входом в поворот, в момент сильного торможения, заднее колесо отрывается от асфальта. Однако в том нет угрозы – теперь мотоцикл не стремится «сложиться». Впрочем, и величина подъемной силы невелика.

Что же до подвески, то она точно отрабатывает все неровности дорожного полотна, позволяет тормозить настолько сильно, насколько это необходимо – без риска потерять сцепление передней шины с асфальтом.

Машина стала более послушной, она выполняет все команды без «нервозности». Курсовая устойчивость – выше всяких похвал. На скоростях более 200 км/ч байк «стоит» как приклеен-

Энтузиазм российских кольцевиков не могут остановить даже стальные отбойники и железобетонные столбы, которыми изобилует единственная трасса в Дмитрове. Но ведь это черт знает как опасно!

На первый взгляд, понесенные затраты очень велики. Но в сравнении с расходами команд, участвующих, скажем, в серии «супербайк», это мизерная сумма. Участие каждого гонщика в мировом первенстве обходится не менее 1,5 миллиона долларов.

ПОНЕСЕННЫЕ ЗАТРАТЫ (в $)

Тюнинг коленчатого вала – 800
Шатуны Carillo – 1100
Поршни JE – 1000
Прокладка блока – 100
Регулируемый ротор зажигания – 60
Карбюраторы Keihin 41FCR – 1250
Регулируемые распредвалы – 1000
Выхлопная система
ProfRace Muzzy – 2300
Вилка WP Race 2000 – 1300
Амортизатор WP
Competition 2000 – 890
Тормозные скобы Spiegler – 1100
Тормозная машинка Spiegler – 300
Тормозные шланги (кевлар) – 240
Тормозные диски Race передние (комплект) – 480
Пластик Endurance MPR – 1100
Приборная панель – 350
Цифровой блок зажигания – 400
Ручка сцепления – 300
Тормозной диск задний (облегченный) – 100
Траверсы – 500
Фильтр воздушный K&N – 70
Ручка «газа» Keihin – 100
Лямбда-зонд FMI – 280
Регулируемые подножки – 500
Механизм скоростного переключения передач – 500
Итого – 16 620

ный – создается впечатление, будто он снабжен аэродинамическим прижимным устройством. Конструкция лобового обтекателя такова, что встречный поток не срывает с сиденья и не вынуждает постоянно лежать, прижавшись подбородком к бензобаку. Модернизированный Kawasaki на скоростных поворотах за счет толково сконструированного шасси и передней подвески позволяет буквально влетать в повороты большого радиуса.

Вместе с тем, значительно возросли вибрации. По субъективным ощущениям, характеристика крутящего момента, если представить ее в виде графика, стала более пологой, без провалов и пиков (если не считать небольшого подъема в режимах, близких к 10 000 об/мин). Появилась возможность улавливать момент, когда должна возникнуть пробуксовка заднего колеса. Я могу сравнивать: при использовании штатных карбюраторов постоянного разряжения, когда реакция на «газ» более плавная, поймать пик крутящего момента гораздо сложнее – колесо либо срывается в пробуксовку (вплоть до заноса), либо не выходит на максимально эффективное использование момента тяги. Вследствие этого происходит потеря скорости при выходе из поворотов с малым радиусом.

По сути дела, мы собрали практически новый байк (переделки не коснулись лишь рамы). За счет возник-

Вот во что превратился байк после аварии.

В легких траверсах закреплена 43-мм вилка White Power. Ее конструкция позволяет проводить регулировки без применения специальных инструментов.

шей возможности проводить точную настройку характеристики аппарата можно менять – в зависимости от состояния трассы и погодных условий.

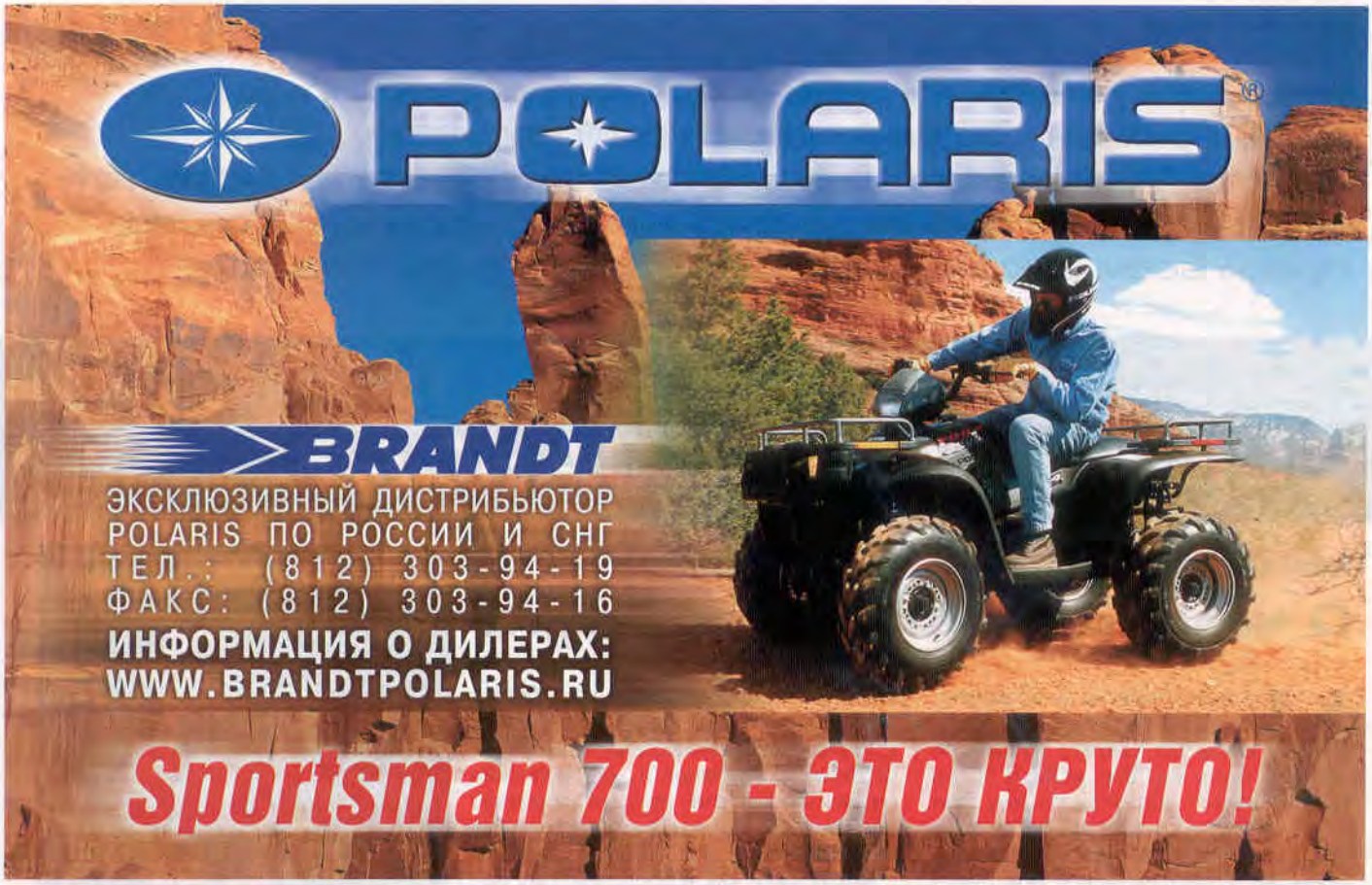
Первые тренировки подтвердили: все системы работают безукоризненно. Если сравнить наш мотоцикл с самыми современными серийными, то, по нашему мнению, Kawasaki ZX8R (так мы называем его между собой) намного их превосходит по возможностям.

Иные спортсмены недоумевают: к чему строить дорогущий гоночный аппарат, если можно побеждать на серийном? И загибают пальцы: установи прямоточную трубу, «гоночный» фильтр, чип, диноджет – и хватит. Все остальное – вопрос мастерства управления... Может, и так, однако через сезон-другой молодежь обязательно выйдет на уровень этого самого мастерства лидеров, скорости выравняются, и тогда начнется гонка моторов, подвесок, тормозов и, если хотите, опыта и чутья механиков. Так чего ждать, если все прекрасно понимают, что это начнется вот-вот... И потом, побеждать я хочу сегодня.

P.S. Пользуясь случаем, хочу сердечно поблагодарить ребят, навещавших меня во время «отдыха» в больнице.

От редакции.
Александр Елисеев действительно не сдался. Титановый штырь в его бедре длиной 42 см уже удалили, недавно нога окончательно зажила. Гонщик готовится к заездам в сезоне 2002 года. Удачи ему!

Редакция выражает благодарность компании «ГиперБайк» за помощь в подготовке материала.


POLARIS
BRANDT
ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР
POLARIS ПО РОССИИ И СНГ
ТЕЛ.: (812) 303-94-19
ФАКС: (812) 303-94-16
ИНФОРМАЦИЯ О ДИЛЕРАХ:
WWW.BRANDTPOLARIS.RU
Sportsman 700 - ЭТО КРУТО!

СЕЗОННОЕ СНИЖЕНИЕ ЦЕН !!!
МОТОЦИКЛЫ, СКУТЕРА, ATV
из Японии
б/у
ЗАПЧАСТИ, АКСЕССУАРЫ,
ШЛЕМЫ, МОТОРЕЗИНА,
МОТОЭКИПИРОВКА
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)
YAMAHA
РИА МОТОРС
WWW.RIA-MOTORS.COM.RU MAIL@RIA-MOTORS.COM.RU
259-76-76, 798-58-03, МОСКВА, ЦЕНТР, м. 1905 ГОДА, ул. АНТОНОВА-ОВСЕЕНКО, 6, стр. 3
Приглашаем к сотрудничеству региональных
Третье Кольцо
Звенигородское шоссе
ст. метро «Улица 1905 года»
ул. Полбинского
Краснопресненский б-р
3-я Красногвардейская ул.
ул. 1905 года
Шмитовский проезд

У кошки – девять жизней... Подумаешь! Окажись киска в жерновах, в которые попал наш мотопром, давно бы сдохла. Уж как его только не гвоздили налогами, отсутствием спроса и самым заурядным «кидаловом». А он, вопреки всем законам логики и здравого смысла, жив!

«ИЖМАШ»: ЭСКИЗЫ РЕНЕССАНСА?

Александр ВОРОНЦОВ

О чем умолчала Кассандра

Не знаю, приятно ли оракулам, когда их прогнозы не сбываются. Но уверен: Кассандра пришла бы в восторг, если б греки действительно убрались из-под стен Трои подобру-поздорову. Готов разделить эту радость несбывшегося пророчества, несмотря на все мои предположения о том, что у нашего мотопрома шансов нет.

...Особый «промасленный» запах металлической стружки словно перенес на 15 лет назад – в мои заводские времена. Но дело не в личных ассоциациях. По опыту «нюхача» знаю, что это – аромат жизни, свидетельство того, что предприятие не сгинуло и умирать не собирается.

Несколько командировочных дней – это бесконечные пролеты производственных корпусов, интервью, беседы, споры, страшная усталость, две-трехчасовые аудиокассеты, несколько отснятых фотопленок и... осторожный оптимизм, который пришел на смену давнему (и набившему оскомину) пессимизму.

После того, как в прошлом году на «Ижмаш» пришла новая команда из промышленно-финансовой корпорации «СОК», завод как бы нырнул в тину. Перестал отвечать на звонки, размещать рекламу, да и его мотоциклы практически исчезли из магазинов... Что за этим? Закат производства? Ожесточенная борьба за власть? Потеря ориентиров?.. Предполагать можно было всякое.

К счастью, худшие опасения оказались не верны. Год «рекламной пау-

Главный конструктор «Ижмаш-мото» Александр ПЕРЕВОЗЧИКОВ: «Мы еще не раз удивим».

зы» не потрачен впустую: шла интенсивная перестройка производства.

Что представлял собой «Ижмаш» 15 лет назад? Промышленный гигант, нацеленный на массовый выпуск (до 420 тысяч в год) мотоциклов всего лишь двух весьма устаревших моделей одного класса. Что есть «Ижмаш» сегодня? Ехидный скептик съязвит: «Останки промышленного гиганта, способные выпускать 30–40 тысяч мотоциклов все тех же устаревших моделей». Так оно и было – пару лет назад. Но не сегодня.

Вот что нам настойчиво предлагали понять новые руководители. Цель затеянной новым руководством перестройки – создание гибкого производства, способного выпускать широкую номенклатуру оперативно обновляемых моделей. Уж простите за громоздкую фразу. Если конкретно – это воплощение принципа «не класть все яйца в одну корзину». На повестке дня – создание широкой гаммы мотоциклов с разнообразными моторами рабочим объемом от 50 до 1200 «кубиков». Причем весь цикл создания модели – от начала проектирования до выпуска опытно-промышленной партии – должен укладываться в один год. Если же первая партия пойдет «на ура», то подготовка массового производства займет от 6 до 9 месяцев.

Первенцем новой программы станет мини-круизер «Корнет» с 50-кубовым 2-тактным двигателем производства вятско-полянского объединения «Молот». Эта машина бьет в «дешевый» сектор рынка – ее отпускная цена должна уложиться в 12 тысяч. Рублей! Уже в этом апреле завод сделает партию 150 штук, а до конца года планирует изготовить – в зависимости от спроса – от 1500 до 3000 мотоциклов. Чуть позже появится вариант «Корнета» с импортным 4-тактным двигателем – в основном для экспорта в те страны, которые проявляют неблагосклонность к двухтактникам.

Затем настанет черед легкого мотоцикла с импортным 125-кубовым 4-тактным мотором. Одновременно появятся первенцы нового среднего класса с двигателями собственного производства. Совершенно новая дуплексная рама, сваренная из труб и штампованных деталей, поначалу станет пристанищем для модернизированных 2-тактных моторов. Но вскоре начнутся испытания двигателей 4-тактного семейства.

На нем остановимся подробнее. «Ижмаш» дразнит нас слухами о своем четырехтактнике уже полтора десятка лет. Продвинутые байкеры даже знают, что его основа – мотор

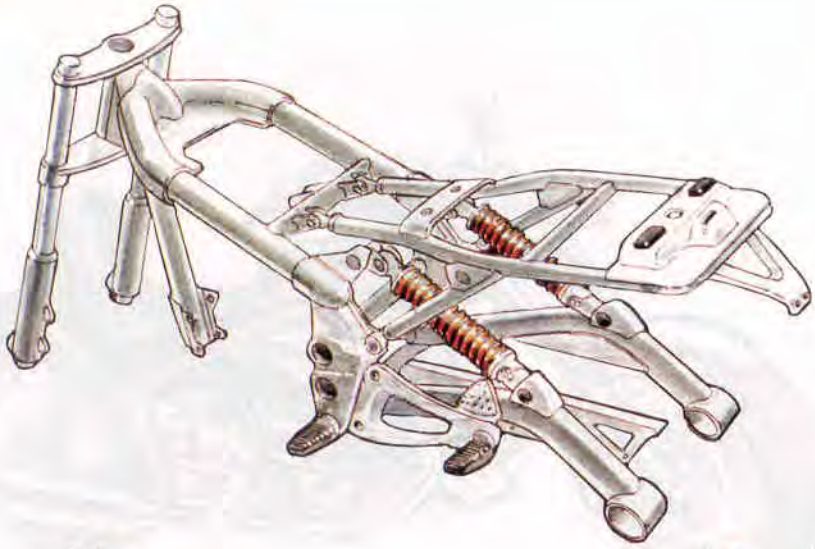
Эскизы с «творческой кухни» заводских конструкторов показывают: мысль на «Ижмаше» бьет ключом.

Yamaha XT550, на производство которого давным-давно закуплена лицензия. Действительно, двигатель-ветеран станет родоначальником ижевского семейства. Но не морщите презрительно носы. Во-первых, этот мотор зарекомендовал себя исключительно надежным и выносливым (несколько раз он побеждал в ралли-рейде «Париж–Дакар» – неплохая рекомендация!). Не зря же Yamaha до сих пор выпускает его потомков – модели XT600 и TT600. Во-вторых, двигатель будет не только переработан под российские условия эксплуатации (а многолетние испытания моторов Yamaha ижевскими специалистами показали, что нужда в этом есть), но и обзаведется такими непременными атрибутами современной мототехники, как электрозапуск и жидкостное охлаждение.

Новый четырехтактник от «Ижа» предполагают выпускать в двух вариантах: 400 и 600 см^3. В одноцилиндровом исполнении. Да-да, это замечание ввернул неспроста: вслед за «одностволками» придут и созданные на их основе 2-цилиндровые V-образные агрегаты.

Остаются лишь два закономерных вопроса: «Когда?» и «Почем?». Увы, эти сведения пока составляют коммерческую тайну (так же, как и проекты мотоциклов «от литра и выше»). Держим рот на замке, однако на заводе заверяют: цены приятно удивят не только тех, кто покупает новенький «импорт», но и приверженцев секонд хэнда.

Борьба за удержание цен в доступных для россиян рамках – тема захватывающая, как романы Агаты Кристи. Один из способов снижения себестоимости – объединить усилия отечест-



венных мотозаводов. Исторически сложилось так, что, к примеру, у одного завода надежнее подвески, у другого – моторы, на одном лучше развито литейное производство, на другом – штамповое... Так почему бы каждому из предприятий не взяться за изготовление того, что у него лучше получается? К тому же экономисты подсчитали, что только за счет объединенного заказа материалов и комплектующих производство удастся удешевить на 15%.

Второй способ сэкономить – использовать недорогие импортные комплектующие. Их источник – один из наших ближайших соседей, а именно – Китай. Эта страна располагает самой мощной в мире мотоиндустрией, причем цены на ее продукцию более чем приемлемы. Это не анекдот: даже с учетом растаможки и транспортных расходов китайский двигатель дешевле произведенного на российском предприятии. Так что, когда мы рассказывали о планах мотозавода и упоминали «импортный мотор», имели в виду китайский. Что же касается качества – а его зачастую поругивают... В стране выпускают разные товары, в том числе хорошие и очень хорошие. И вина наших соотечественников-челноков (закупающих что подешевле) в том, что репутация всего, что «made in China», оказалась сомнительной. Впрочем, уже появился термин «заводской Китай», предполагающий вполне пристойное качество изготовления.

Ключевой вопрос – о деньгах для «всплытия» завода. «СОК» пришел на «Ижмаш-мото» не с пустыми руками и не с намерениями (этого можно было опасаться) выжать последние соки, извините за невольный каламбур. Если коротко: **вопрос о дефиците оборотных средств снят.** Значит, у предприятия есть благоприятная перспектива. Мотозавод обрел грамотного инвестора. Мудрый капиталист знает: чтобы заработать, нужно сперва вложить.

...В этой благостной картине светлого ижевского будущего есть настораживающие лакуны. Оценим роль партнеров из Китая в ижевских планах: выдержат ли наши заводы конкуренцию, если эти компании всерьез примутся за освоение нашего рынка? И далее: кто может гарантировать, что новая ижевская продукция по «беспроблемности» эксплуатации встанет вровень хотя бы с равноценным по стоимости секонд хэндом? Не превратится ли через пару лет предполагаемый парад новинок в парад причин, по которым они, новинки, так и не дошли до серии?.. Заходите через пару лет – узнаем, права ли была Кассандра.

ИЗ ПЕРВЫХ УСТ

РУСТЕМ ШИЯНОВ, генеральный директор автомобильного холдинга «Ижмаш»:

– Убежден, что у мотоциклетного бизнеса в России есть будущее. Когда заглянешь в это будущее, понимаешь, что уже сейчас следует пересмотреть подходы к производству мототехники. О возобновлении массового выпуска, тем более традиционных моделей, не может быть и речи: 300–400 тысяч аппаратов в год, на которые рассчитаны мощности «Ижмаш-мото», сегодня в России продать невозможно. Не приобретут их и в странах третьего мира, куда в последние годы экспортировалось большинство «Ижей», – мотоциклы с 2-тактными двигателями здесь перестают быть востребованными.

Перед пришедшей на «Ижмаш-мото» новой командой менеджеров стоит задача вывести предприятие на безубыточный уровень, для чего, по расчетам, требуется увеличить выпуск до 100 000 машин в год. Какой должна быть эта техника? Если в самых общих чертах, – с очевидными потребительскими свойствами. Скажем, скутера, для которых владельцу не понадобится влазить в рутину регистрации, или стильные мотоциклы с большеобъемными двигателями, качеством не хуже уже существующих на рынке, но ценою более привлекательные... Предложений поступило много, лучшие и наиболее перспективные вскоре начнем реализовывать. Что же касается «Планет» и «Юпитеров», то, скорее всего, серьезных изменений в их конструкции не произойдет. Да, мы понимаем, что им необходим рестайлинг, замена мотора на более современный... Но модернизация требует значительных инвестиций, тогда как перспективы продаж этой продукции весьма неопределенные. Пока на потоке ижевская «классика», вкладывать в завод серьезные средства рискованно: в ближайшей перспективе ощутимого экономического эффекта от нее я не вижу. Впрочем, та же ситуация и на других родственных предприятиях страны.

Вот почему в ближайшее время предприятие будет выпускать ровно столько мотоциклов, сколько можно продать. И, разумеется, всеми средствами постараемся продвигать их на рынке. Первые шаги уже сделали. Например, всем дилерам, торгующим автомобилями «Ижмаш-Авто», предложили заниматься реализацией и мотоциклов. У новой управленческой команды предприятия есть и другие предложения выхода из кризиса. Их практическая деятельность вселяет твердую веру в то, что положение на Ижевском мотозаводе в ближайшие год-два стабилизируется и наступит этап развития. ⏮

ХВОСТ – ПИСТОЛЕТОМ!

«Часто мелькает: «Европейская ассоциация мотопроизводителей»... Существует ли в России подобного рода организация?»

Из письма Дмитрия БЕРЗИНА, г. Кандалога

Президент РАМОТО Юрий МАРТЫХИН: «У мотопрома есть потенциал для подъема»

Российская ассоциация мотопроизводителей (РАМОТО) основана в 1994 году, когда ведущие отечественные заводы отрасли учредили некий общий консультационный центр. Недавно состоялась его очередная рабочая встреча. Что на ней обсуждали? Этот вопрос мы адресовали президенту РАМОТО Юрию Мартыхину.

– Обсуждали, прежде всего, изменения таможенных пошлин на ввоз в Россию иностранной мототехники. Мы предложили изменить схему определения суммы пошлины. Сейчас она фиксированная и составляет 30% от стоимости аппарата. Считаем, что величина должна варьироваться в зависимости от кубатуры мотора: например, пошлина на «полтинники» – 3 евро, 150 см³ – 2,8 и т. д.

– Это означает, что вы радеете за подорожание иномарок?

– Ассоциация защищает интересы отечественного мотопрома. Мы хотели бы «расчистить» заводам перспективу развития и, соответственно, увеличения производства. При существующем порядке вещей, когда идет неконтролируемый приток импортного секонд хэнда, российская продукция распродается хуже, чем могла бы. Ни в одной стране Европы такого не позволят! Наши решения не имеют, к сожалению, законодательной силы. Но мы собираемся внести свои предложения на рассмотрение Минэкономики РФ и Госдумы в качестве поправок в готовящиеся законопроекты.

– С решениями РАМОТО считаются?

– Мы аргументируем и ставим вопросы таким образом, что от них не отмахнешься. Сейчас повсеместно наблюдается тенденция выдавливания российского производителя с мирового рынка. Нет ничего удивительного, что от нашей архаичной мототехники отказываются в «зеленых» Европе и Азии. Но взглянем на проблему с другой стороны: почему заводы выпускают до сих пор такую продукцию? Реорганизация производства и современные модели не возникнут на пустом месте и в одночасье. Нужна грамотная политика государства и заинтересованность в собственном производителе. Скажите, кто ему поможет? Пусть хотя бы не мешают и не душат. Уверяю вас, у мотопрома есть потенциал для подъема.

– Что отечественный производитель мотоциклов выиграет от введения новых пошлин?

– При снижении импорта малокубатурных подержанных аппаратов примерно в 3 раза суммарные продажи нашей техники в России возрастут на 50–70%. Разумеется, мотопроизводители не только уповают на квоты и таможенные ограничения – параллельно расширяется модельный диапазон выпускаемой техники, снижаются цены на нее.

– А как отреагирует потребитель? Учли ли в РАМОТО его интересы? Ему ведь подавай качественный и доступный по цене товар, вне зависимости от страны-производителя.

– Культ секонд хэнда процветает только в бедных государствах. Любая уважающая своего потребителя страна делает все возможное в законодательном плане, чтобы «посадить» народ на новый транспорт. У нас же сложился некий стереотип... Уверен, что, к примеру, новый «Пилот» – куда более выгодное приобретение, чем «убитый» японский скутер. Ассоциация рассматривает и другие потребительские вопросы. Сейчас через Главное управление ГИБДД МВД продвигаем поправку к закону о допуске к управлению мототехникой с рабочим объемом двигателя 125 см³. Считаем, что за руль такого транспорта следует допускать водителей с автомобильной категорией «прав». Действуем и в других направлениях. Скажем, есть задумка создать всероссийский мотоцентр со своим музеем, консультационным центром и салоном, где продавалась бы вся продукция российского мотопрома. Наконец, лелеем мечту о создании фонда развития мотопрома. Время совместных производств не за горами, и нам хотелось бы встретить этот момент не с кувалдой в руках.

Повторюсь, РАМОТО видит благоприятные перспективы развития отечественной мотоотрасли. Начало уже положено – его прирост составляет 5% в год. Много это или мало? Вполне достаточно в условиях нынешнего кризиса в мотоотрасли. Обращусь ко всем, кто радеет за успехи российского мотопрома: держите хвост пистолетом – у нас еще появятся хорошие аппараты. Иначе и быть не может.

РЕАКЦИЯ РЕДАКЦИИ

Приятно узнать, что у отечественной мотопромышленности есть перспективы развития. Но редакции близки и интересы мотоциклистов. Так что осмелимся усомниться в действенности, а главное – целесообразности предложенных мер. К чему могут привести, будем называть вещи своими именами, заградительные пошлины на импорт мототехники? Перед нашими глазами пример автопрома: законодатели заботливо опекают его, создавая барьер притоку иномарок. А что в итоге? Потребитель все равно так и норовит оседлать Toyota или, на худой конец, Daewoo. Потому что «защищенный» автопром и новинками (не выставочными, а реальными, в магазинах) не балует, и качество его продукции падает из года в год. Не ждет ли подобная судьба и мотоциклистов, волею РАМОТО отсеченных от возможности выбора?

К тому же уважаемый Юрий Михайлович, ссылаясь на зарубежный опыт, не упоминает о других фактах. Мотопромышленность Европы в свое время была буквально растоптана японским импортом. Кстати, от него не пытались заслониться пошлинами, но денег налогоплательщиков на поддержку отечественного производителя в той же Великобритании или Испании было потрачено куда как изрядно. Результат? Нулевой! Ох, и любим же мы ходить по старым граблям...

Вкусы мотоциклетной публики переменчивы, как цвета на голографической наклейке. Кажется, еще вчера поклонники американского стиля обожали тяжеловесные мотоциклы в духе 50-х годов, а уже сегодня на острие моды спортивные круизеры.

БЕСТИАРИЙ

КРУИЗЕРЫ НАКАЧИВАЮТ МУСКУЛЫ

Бестиарий [лат. Bestiarius, звериный] – средневековый литературный жанр, содержащий описание зверей с аллегорическим их истолкованием.

Александр ВОРОНЦОВ,
фото из архива редакции

Нет, никак не вырваться законам развития из вековечной спирали. Ведь по тому же образу и подобию создавались бестселлеры 80-х годов прошлого века – Honda Magna и Kawasaki Eliminator. Увы, с тех пор Magna во многом изменила себе и мутировала в нечто харлееподобное, а Eliminator выродился в слабосильную 250-кубовую машинку. Таким образом, былые кумиры освободили сцену для новых звезд.

Первой ворвалась под лучи софитов новоявленная американская компания Victory, отделение концерна Polaris. В 1999 году она с помпой вывела на рынок модель V92SC, у которой аббревиатура SC так и расшифровывалась – «Sport Cruiser»*. Очень похоже, американские покупатели отнеслись к гибриду с прохладцей – по крайней мере, в модельной гамме Victory на 2002 год этой модели уже нет. Но хоть эта звезда блистала и недолго, она указала путь «большим игрокам».

Первым на вызов реагирует самый нервный. Как ни странно, слабым в коленках оказался... огромный концерн Honda. Да и как не переживать: в последние годы доля японских компаний на экспортных рынках стремительно усыхает, родной же вообще съежился до неприличия. Поначалу Honda взяла свою популярную модель VT1100C2 Shadow, установила в нее форсированный мотор, литые колеса да мощную переднюю вилку – получился Shadow Sabre**. Однако понимая, что полумерами не обойдешься, уже к следующему сезону представила изумленной публике умопомрачительный VTX1800*** с мотором рекордного рабочего объема и невиданной доселе в этом классе мощности – аж 107 л.с.

Не без трепета взирая на безумства конкурентов, не на шутку обеспокоился и американский Harley-Davidson. Он уже три десятка лет флиртовал с немецкой компанией Porsche и все ерзал: может, не стоит? Может, эта связь – порочащая? Как воспримут покупатели-консерваторы радикальную смену имиджа? Но и оплот традиций в конце концов пал: летом 2001 года самый «звонкий» в мире концерн осчастливил своих поклонников революционно новым Harley-Davidson V-Rod****.

Вся эта прелюдия лишь затем, чтобы подготовить читателя к появлению на сцене новичков 2002 модельного года: Kawasaki VN1500 Mean Streak и Yamaha Road Star Warrior.

Спортивные круизеры – порода прямо-таки из мифологического бестиария. Как вам понравится такой набор: 2-дисковый передний тормоз с 6-поршневыми скобами, передняя телескопическая картриджная вилка перевернутого типа, газонаполненные задние амортизаторы с регулировкой гидравлической характеристики отбоя, радиальные шины на литых колесах?.. Дух захватывает!

Kawasaki Mean Streak – спорткруизер в рамках традиций.

*Подробнее об этой машине – см. «Мото» № 4 за 2000 год. **«Мото» № 4 за 2000 год. ***«Мото» № 2 за 2001 год. ****«Мото» № 9 за 2001 год.

Лидер по спортивности – безусловно, Harley-Davidson V-Rod. Да и мог ли родиться хилячок «в браке» с Porsche?

Honda VTX1800 – новый виток в «гонке круизерных вооружений».

Совершенно необычный плод технической генетики – Yamaha Road Star Warrior.

«Хвостище» глушителя – недвусмысленно спорт-байковский атрибут.

«Грифоны обликом огромны, тело, как у льва, а голова и крылья, как у коршуна. Питаются сии гигантские птицы быками, а гнезда выстилают чистым золотом.»

И все это «в одном сосуде» – входит в комплектацию Kawasaki VN1500 Mean Streak.

Название новой модели (произносится как «мин стрик») в дословном переводе означает «Средняя полоса» – очевидно, имеется в виду дорожная разметка. Вот ведь как: не для того мотоцикл, чтобы не спеша фланировать вокруг кафе в уезде да рыком мотора пугать девчонок, а для серьезного мужского дела: выйти в крайний левый ряд, к этой самой средней полосе, да открыть «газ» на всю катушку. А открывать есть что! По сравнению с другими моторами семейства VN1500 двигатель новинки серьезно форсирован: «разжат» диаметр тарелок клапанов и величина их подъема, изменен профиль днищ поршней, а диаметр диффузоров впускных патрубков увеличен с 36 до 40 мм. Что в итоге дало прибавку с 65 до 72 л. с. Причем особое внимание при настройке мотора его создатели уделили не пиковой мощности и даже не тяговым характеристикам, а способности умопомрачительно ускоряться при старте с места.

Той же цели служат и изменения в трансмиссии. Интересно, что передаточные числа коробки передач для разных рынков разные: в американской версии они сближены – ради динамики разгона. Традиционный для круизеров двуплечий рычаг переключения уступил место более «спортивному» одноплечему. А новый материал фрикционных накладок сцепления уменьшил пробуксовку при старте с непрогретым двигателем.

Базу мотоцикла «растянули» (по сравнению с моделью VN1500 Classic) с 1665 до 1705 мм – в основном за счет удлинения маятника задней подвески. Такая перемена позволила получить низкий «дрегстерный» силуэт и уменьшить высоту по седлу с 725 до 700 мм. У машины спортивные амбиции, но ее геометрия осталась типично круизерной: вылет вилки – 144 мм, угол наклона рулевой колонки – 32 градуса... Легко ли крыльям коршуна львиное тело носить?

Человек+лев+скорпион... Сочетание почти столь же фантасмагорическое, как рама из алюминиевого сплава плюс... архаичная схема газораспределения с нижним распредвалом. Именно такое ирреальное животное селекционировала к сезону 2002 года компания Yamaha: на авансцене нашего театра абсурда Road Star Warrior!

Первая часть названия – Road Star («Звезда дорог») говорит о родстве сего существа с одноименным круизером концерна, известным в Европе под именем Wild Star («Дикая звезда»). Действительно, именно от этой «звездочки» позаимствован столь странный для спорт-круизера мотор – со штанговым приводом верхних клапанов. Что поделать, если у этого двигателя, созданного явно в подражание классическим Harley-Davidson, самый большой среди моторов Yamaha рабочий объем – более полутора литров! Но чтобы превратить «звезду дорог» в «бойца» (так переводится Warrior), его слегка «подшаманили».

«Родных» (от Road Star) 1602 «кубиков» оказалось мало. Увеличив диаметр цилиндра с 95 до 97 мм, получили 1670 куб. см рабочего объема. Вместо карбюратора установили систему распределенного впрыска топлива. Это лишь важнейшие из перемен. Далее следует целая череда новшеств: измененные фазы газораспределения, новые кованые поршни, заново спроектированные головки цилиндров и т. д.

Итог, то бишь мощность, этой форсировки компания предлагает всем... вычислить самостоятельно! Никаких официальных данных не приводит, но заявляет, что максимальная мощность выросла на 40%. Зная показатель Road Star (63 л. с.), получаем аж 88 л. с.! Интернет-журнал Motorcycle Online в результате проведенных замеров получил 76,1 л. с. при 4400 об/мин: поскольку это мощность на заднем колесе, то на коленвалу как раз и получится примерно 88 л. с. Еще больше впечатляют результаты замеров крутящего момента: при максимуме 132,5 Н.м при 3500 об/мин (на заднем колесе!) он выше 120 Н.м в диапазоне от 1800 до 4400 об/мин!

Двигатель – чудо, но рама – чудо вдвойне. С виду это обычный «дуплекс», но выполнен из алюминиевого сплава. Жесткость конструкции на 41% выше, чем у стальной рамы Road Star, однако же мотоцикл сбросил сразу 32

«Мантикоры живут в лесах Индии, и горе охотнику, который забредет в их владения! Эти звери, с телом льва и головою человека, обладают еще и ужасным скорпионьим хвостом – и нет спасения от его укуса!»

Отныне телескопические вилки перевернутого типа не есть привилегия спортбайков.

Карданный вал главной передачи укрыт в трубе маятника задней подвески.

Контрольные лампы и замок зажигания нового Kawasaki остались на бензобаке, но спидометр и тахометр разместились над фарой.

кг сухой массы. В том «заслуга» и маятника, изготовленного также из алюминиевого сплава, и ажурных литых колес. Под стать им и тормоза – с передними 4-поршеными скобами цельной конструкции. Кстати, и тормозные «машинки», и маятник выполнены по образцу спортбайка Yamaha R1.

Характерная для традиционных круизеров панель приборов на бензобаке – вещь, не достойная круизеров спортивных. Yamaha Road Star Warrior получила приборы, корпус которых объединен с фарой. С аналоговым спидометром соседствует тахометр на жидких кристаллах. Еще один изысканный признак хай-теха – светодиодный задний фонарь, как на новейших спортбайках. А «гоночный» хвостяра огромного глушителя – чем не жало Мантикоры! ⏮

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СОВРЕМЕННЫХ СПОРТИВНЫХ КРУИЗЕРОВ

Общие данные				
Модель	Harley-Davidson VRSCA V-Rod	Honda VTX1800	Kawasaki VN1500 Mean Streak	Yamaha XV1700PC Road Star Warrior
Дебют	лето 2001 г.	осень 2000 г.	осень 2001 г.	лето 2001 г.
Сухая масса, кг	270,4	320	289	275
Длина, мм	2375	2456	2410	2390
База, мм	1713	1715	1705	1670
Высота по седлу, мм	660	693	700	713
Объем бензобака, л	14	17	17	15
Двигатель				
Тип	двухцилиндровый, V-образный, 4-тактный			
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	100/72	101/112	102/90	97/113
Рабочий объем, см³	1330	1795	1470	1670
Макс. мощность, л. с. при об/мин	115/8250	107/5000	72/5500	н.д.
Макс. крутящий момент, Н.м при об/мин	100,3/7000	163/3000	114/3000	н. д.
Система газораспределения	DOHC, 4 клапана на цилиндр	OHC, 3 клапана на цилиндр	OHC, 4 клапана на цилиндр	OHV, 4 клапана на цилиндр
Система охлаждения	жидкостная	жидкостная	жидкостная	воздушная
Система питания	впрыск топлива	впрыск топлива	впрыск топлива	впрыск топлива
Трансмиссия				
Коробка передач	5-ступенчатая	5-ступенчатая	5-ступенчатая	5-ступенчатая
Главная передача	зубчатым ремнем	карданным валом	карданным валом	зубчатым ремнем
Ходовая часть				
Рама	дуплексная, стальная	дуплексная, стальная	дуплексная, стальная	дуплексная, ал. сплав
Передняя вилка	телескопическая	телескопическая, перевернутого типа	телескопическая, перевернутого типа	телескопическая, перевернутого типа
Ход колеса, мм	100	130	150	135
Задняя подвеска	маятниковая	маятниковая	маятниковая	маятниковая, с моноамортизатором и прогрессивной характеристикой
Ход колеса, мм	60	100	87	н. д.
Передний тормоз	2x292-мм диска, 4-поршневые скобы	2x296-мм диска, 3-поршневые скобы	2x320-мм диска, 6-поршневые скобы	2x298-мм диска, 4-поршневые скобы
Задний тормоз	292-мм диск, 4-поршневая скоба	316-мм диск, 3-поршневая скоба	300-мм диск, 2-поршневая скоба	282-мм диск, 2-поршневая скоба
Передняя шина	120/70ZR19	130/70-18	130/70R17	120/70ZR18
Задняя шина	180/55ZR18	180/70-16	170/60R17	200/50ZR17

НЕРВНЫХ ПРОСИМ НЕ БЕСПОКОИТЬСЯ

«Большие» Yamaha серий FJ и XJR

Александр ВОРОНЦОВ,
фото **YAMAHA**

ПРОМАХ? УДАЧА?

С толь бурных событий, какие происходили в середине 80-х, в истории мотоцикла немного. Прогресс рванул так стремительно, что маркетологи сходили с ума. Попробуй предугадать, каким в техническом отношении должен быть очередной бестселлер, если только вчера дебютировавшие машины безнадежно устарели уже сегодня!

В таких условиях компания Yamaha выпустила на рынок свой «мегабайк» – модель FJ1100. Ее дебют состоялся в конце 1983 года. Надо сказать, до той поры концерну очень не везло в больших кубатурах. Предшественник новинки – выпускавшийся с 1978 года XS1100, так и не стал популярным. Уж больно он велик, тяжел и неповоротлив. Хуже того, все эти огрехи подчеркивала слоноподобная внешность, которую венчал огромный «кирпич» прямоугольной фары.

Поэтому новый флагман компании спроектировали «с чистого листа». Короткоходная рядная «четверка» воздушного охлаждения получила 4-клапанные головки цилиндров. Оригинальна рама: полностью дуплексная, с широко разведенными стальными трубами прямоугольного и круглого сечения. Переплетаясь у рулевой колонки, они обеспечивали невиданную доселе жесткость на скручивание. Кроме того, такая схема здорово облегчала обслуживание двигателя. Завершенность конструкции придает задняя подвеска с моноамортизатором и передняя вилка с очень модным в те годы противоклевковым устройством (Anti-Dive).

Вот что крайне любопытно в имидже новинки: ее заявили как суперспортивный мотоцикл. Что же, машина выделялась в ряду других не только зверской мощью (125 л. с.), но и завидной компактностью – на уровне «шестисоток» тех времен. По сравнению с XS1100 база стала короче – с 1545 до 1490 мм, а сухая масса меньше – с 256 до 227 кг! О «спортивности» заявлял и отказ от карданного вала в пользу цепи. Мотоцикл и выглядел необыкновенно динамичным и современным (опять-таки, по тем временам) – с изящным полуобтекателем, спойлером в нижней части и наплывающим на вилку передним крылом.

Рынок – штука странная. Поначалу казалось, что Yamaha FJ1100 – еще одна неудача компании в больших кубатурах: покупатели выкладывать денежки не спешили. Но вскоре начало происходить нечто совершенно странное. Казалось бы, ничего хорошего ждать не приходится: модель стремительно устарела сразу после дебюта, в ней не было того, без чего во второй половине 80-х трудно было представить спортбайк – без обтекателя типа «Гран-при» и жидкостного охлаждения мотора.

Тем не менее продажи... росли. И знаете почему? Создавая спортивную машину, Yamaha – так уж случилось – разработала отличный универсальный мотоцикл. Вобрав в себя достоинства спортбайков и туристских мотоциклов, первых он мог посрамить комфортом и гибкостью характеристики мотора, вторых – отличной управляемостью и проворством в городской толчее. А вскоре и надежность байка стала легендарной. В общем, кто раскусил – тот не пожалел. В середине 90-х в США провели опрос владельцев FJ: 70% оценили его как «превосходный», 28% выставили оценку «очень хороший», 1% высказался за «хороший» и лишь 1% бедолаг (ну «не их» машина!) заклеймил: «плохой».

Все имеет свой конец и свое начало – и в 1996 году Yamaha FJ увели с рынка. Но оставили наследника: еще до печального момента прощания, в конце 1993 года, дебютировала Yamaha XJR1200 – неоклассик с традиционной дуплексной трубчатой рамой, безо всяких обтекателей, но с модифицированным мотором FJ. Внешне оба мотоцикла разительно отличаются друг от друга, однако поведением они настолько схожи (все-таки двигатель во многом задает характер), что некоторые всерьез поверили в переселение душ.

1984

Флагман модельного ряда Yamaha – спортивно-дорожный FJ1100.

1988

Модификация FJ1200 с 17-дюймовым передним колесом и 4-поршневыми скобами переднего тормоза.

1991

Новая версия, с высоким «профилированным» ветровым стеклом.

РОДОСЛОВНАЯ

1984 год: начало продаж нового флагмана модельного ряда Yamaha – дорожно-спортивного FJ1100. Рядный 4-цилиндровый двигатель воздушного охлаждения (74x63,8 мм, 1097 см³, 125 л. с. при 9500 об/мин). 16-дюймовые колеса (размер передней шины 120/80–16, задней 150/80–16). База мотоцикла – 1490 мм, сухая масса – 227 кг.

1986 год: модель FJ1200 получила двигатель большего, чем у предшественника, рабочего объема: 1188 см³ (77x63,8 мм). Максимальная мощность возросла до 130 л. с. при 9000 об/мин.

1988 год: самые серьезные перемены в конструкции FJ за всю ее долгую жизнь. В новой телескопической вилке уже нет противоклевкового механизма (эффективность таких устройств мала, а подвеска получается «дубовой»). Новая конструкция и колес: они 3-спицевые (ранее – с тремя сдвоенными спицами), переднее – 17-дюймовое (шина 120/70–17), что наилучшим образом отразилось на управляемости машины. 4-поршневые скобы передних тормозов взамен прежних 2-поршневых. Увеличена высота ветрового стекла. Изменены места крепления всех облицовочных панелей, отсюда вывод: эта модель не унифицирована с более ранними. Масса мотоцикла возросла до 238 кг.

1991 год: проведено косметическое обновление аппарата, изменилась новая форма ветрового стекла. Модифицированные крепления двигателя свели вибрации к минимуму. Новый амортизатор задней подвески улучшил поведение машины. Начато производство модификации FJ1200A, оборудованной тормозами с АБС. Следует учесть, что эта версия комплектовалась специальным «сухим» аккумулятором, который втрое дороже обычного.

1993 год: на рынок Японии вышел мотоцикл в ретро-стиле – XJR400. В традиционную дуплексную трубчатую раму установлен рядный 4-цилиндровый двигатель воздушного охлаждения (55x42 мм, 399 см³, 53 л. с. при 11000 об/мин). Передняя шина –

1994

На смену спорт-туреру FJ1200 пришел неоклассик XJR1200.

1999

К 5-летнему юбилею семейства – версия XJR1300.

2002

Новейший вариант неоклассика Yamaha XJR1300.

110/70–17, задняя – 150/70–17. База мотоцикла – 1435 мм, сухая масса – 175 кг.

1994 год: по образу и подобию японского неоклассика изготовлен вариант для экспорта – XJR1200. На сей раз силовым агрегатом послужил модифицированный двигатель FJ1200, дефорсированный до 98 л. с. при 8000 об/мин. Соответственно выросшему в три раза рабочему объему увеличены и размеры мотоцикла: база – 1500 мм, сухая масса – 221 кг, передняя шина – 130/70–17, задняя – 170/60–17.

1997 год: модель FJ1200 ушла в прошлое, и в качестве «компенсации» рынку компания выпустила «оспортивленную» модификацию XJ1200SP, получившую регулируемые рычаги на руле, «рюкзачные» амортизаторы задней подвески Ohlins и переднюю вилку с регулировкой пружин. Внешне машину выделяет особая окраска с характерными для гоночных Yamaha «квадратами». Первую серию назвали «King-Replica» – в честь американского гонщика Кенни Робертса, известного под прозвищем «Король Кенни».

1998 год: в связи с либерализацией больших кубатур в Японии развернули производство XJR1200 для местного рынка. Мотоцикл отличается от экспортных версий: тормоза – Brembo, подвески – Ohlins, в нем цифровые приборы, выкрашенный «под алюминий» двигатель (вместо черного окраса на экспортных машинах). Модификация XJR400R получила крохотный полуобтекатель на руле. Что же касается XJR1200 для Европы и Америки, то у него регулируемые рычаги, как на XJR1200SP. А спортивная модификация названа в честь гонщика-француза – «Christian Sarron Replica».

1999 год: модель XJR1300 (79x63,8 мм, 1251 см^3, 106 л. с. при 8000 об/мин). Самые существенные изменения в ходовой части – новые тормоза. Хотя диаметр передних дисков уменьшен с 320 до 298 мм, их эффективность возросла (новая конструкция унифицирована с тормозами знаменитого спортбайка R1). «Рюкзачные» амортизаторы и регулируемая передняя вилка вошли в стандартную комплектацию, так что модификация SP, по большому счету, отличается лишь окраской. Изменен размер шин: 120/70–17 – спереди и 180/55–17 – сзади.

2002 год: проведено обновление моделей XJR400R и XJR1300. На обеих машинах установлены новые карбюраторы с датчиками положения дроссельной заслонки, облегченные колеса с полыми спицами, модифицированные выпускные системы. Изменены также формы бензобаков и седел. Маятник задней подвески у модернизированного XJR1300 легче и длиннее – база вытянулась до 1510 мм.

ВЫБОР СПОКОЙНЫХ

Почему после поездки на FJ или XJR одни приходят в восторг, другие же заявляют: «тачка – полный отстой»? Да просто те и другие оценивают машины по совершенно различным критериям.

Мотор больших Yamaha специфичен – он всячески противится попыткам пришпорить себя. Такие же настроения и у шасси – они будут радовать примерным поведением... пока вы не требуете от них головокружительного спортивного петляния. Так вот: эти машинки – крепкие ребята, но не гонщики. Зато ездоков со спокойным нравом они удовлетворят вполне.

Не следует ждать от этих байков и невозможных для них внедорожных свойств, особенно от Yamaha FJ с ее небольшим дорожным просветом, мягкими подвесками и «плугом» нижнего спойлера.

По части надежности особых претензий к мотоциклам нет. Отметим типичную для больших байков черту: звездочки, цепи, шины – расходный материал, подлежащий замене через 5–8 тысяч км. Но это – расплата за колоссальный крутящий момент. На FJ слабы и задние колесные подшипники, однако их замена не вызовет особых затруднений.

Другая беда – коррозия, она связана с почтенным возрастом серии FJ. Подвержены тлетворному окислению, прежде всего, выпускная система и тормоза. Это, опять-таки, обычное дело для старых мотоциклов.

Итак, если вас интересует большая и мощная машина, с резервом крутящего момента и вполне удовлетворительной для спокойного вождения управляемостью, – Yamaha моделей FJ и XJR – неплохой выбор. К тому же для любителей «дальнобоя» эти машины предоставляют «бонус»: их большеобъемные моторы для своего класса весьма экономичны. В путешествиях можно рассчитывать на расход 7–8 литров топлива на «сотню». Бензобаки вместительны – 24,5 л на FJ1100, 22 л – на FJ1200, 21 л – у XJR1200/1300.

YAMAHA
НА МАЯКОВСКОЙ

Снегоходы
Вездеходы
Мотоциклы
Мопеды
Водные мотоциклы

Одежда, аксессуары
Генераторы
Лодочные моторы
Мотокосметика и масло
Запчасти и сервис
Страхование

Тел./факс: (095) 209-1681, 209-7450

Москва, ул. Садовая-Триумфальная, 16 **E-mail: yamaha-motors@mail.ru**

Информационная поддержка мотопортала www.motozona.ru

YAMAHA Kawasaki BOMBARDIER HONDA SUZUKI BMW POLARIS ARCTIC CAT

ЗАПЧАСТИ

из Европы и Америки
на весь спектр мототехники: для любых мотоциклов, гидроциклов, мотовездеходов и снегоходов.
Всегда в продаже: масла, цепи, звезды, свечи, фильтры, шины, аккумуляторы, колодки, поршни, ручки, шлемы, зеркала...

АВТОУНИВЕРСАЛ

Москва Проспект Мира 36
280-12-87 280-71-12 280-33-61
E-mail: moto@autouniversal.com

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

Информационная поддержка мотопортала www.motozona.ru

SUZUKI V-Strom

YAMAHA Bulldog

СПЕШИТЕ СЭКОНОМИТЬ

АССОРТИМЕНТ И БРЕМЯ ЦЕН

Рубрику ведет **Михаил ЛАПШИН**

Готовитесь к покупке мотоцикла? Тогда вам полезно узнать, чем порадуют мотопроизводители и дилеры. Изменились ли цены, из чего выбирать? Наконец, каковы особенности моторынка в нынешнем сезоне? Стоит ли покупать прямо сейчас или подождать до лучших времен?.. Надеемся, наш анализ поможет найти ответы на эти и другие вопросы.

Период «шатаний и сомнений» завершился – рынок стабилизировался и расширился. Но, в основном, за счет «иностранного сектора». Все больше зарубежных фирм открывают свои представительства в России, они неуклонно наращивают объемы продаж японского и американского секонд хэнда. Отечественный мотопром, наоборот, сократил выпуск двухколесной продукции, а некоторые предприятия свертывают производство, похоже, окончательно. Объяснение лежит на поверхности: в стране производить мотоциклы стало чаще всего не выгодно, а едва ли не ежеквартальное повышение отпускных цен ситуацию не спасает. Впрочем, некоторое удорожание в наступившем сезоне затронет и иномарки – в силу ужесточения правил таможенной очистки цены могут возрасти до 20%. Так что осмелимся посоветовать: не дожидаясь их роста, который скорее всего наступит в середине года, покупайте аппараты сейчас.

Что конкретно предлагает российский мотопром? Ковровский **ЗиД** при отсутствии какой-либо конкуренции в нише среднекубатурной мототехники (производство вятско-полянской скутеретты «Стриж» за 14 000 руб. свернуто) поднял цены на популярные модели. Продолжает дорожать всеми любимый мокик «Пилот» – теперь он стоит 15 000 руб. В этом сезоне производитель предложил его новые – люксовые модификации: «Аркан» (20 500 руб.) и «Актив» (17 000 руб.). Согласимся: немало. Ведь куда меньше просят за полноценный мотоцикл «ЗиД Сова-200» (16 000 руб.). А за кроху «ЗиД-50 Птаха» заплатите не намного меньше – 12 000 руб. – столько же, сколько за настоящие мотоциклы «ЗиД-175» (12 800 руб.) и «Восход ЗМ-01» (11 500 руб.). В этом году ожидайте появления в продаже первых ковровских 80-кубовых мокиков и «ЗиД-200» с системой раздельной смазки (18 200 руб.).

Только **«Мински»** и могли бы потеснить «ковровцев». Но дела у белорусов не ахти (в 2001 году экспорт машин практически свернут), да они и не видят перспектив на рынке СНГ. Поговаривают о скором закрытии мотопроизводства... Однако в магазинах аппараты еще продаются: «Минск 3.112.12» стоит 12 000 руб., «Минск 3.113.1» – 13 500 руб., «Минск 3.113 Лидер» – 14 200 руб.

«Ижи» – на прилавках мотосалонов. В основном это все те же «Планеты» и «Юпитеры» различной комплектации: «Иж П5-10» – 22 500 руб., «Иж П5-040» – 21 000 руб., «Иж П5-020-01» – 27 000 руб. и «Иж Ю5-20-01» – 21 200 руб. За чоппер «Иж 6.113-05» придется выложить 44 000 руб.

Ирбитские оппозиты сильно вздорожали и по стоимости приблизились к японскому секонд хэнду. Так, «Урал Соло 8.123-10» предлагают за 34 000 руб., «совнархоз» с коляской «Урал 8.103-10» и «Урал Вояж» – за 62 000 руб., «Урал 8.107» – 59 000 руб. Самый крутой ирбитский кастом «Урал Волк» оценен аж в 73 000 руб.

Что интересного у господ дилеров? Начнем с новичков – представителей **Ducati**. Для самых продвинутых рай-

HARLEY-DAVIDSON V-Rod | YAMAHA TDM900 | KAWASAKI ZRX1200 | KAWASAKI ZX-12R

деров предлагаются: семейство Monster с 620, 750 и 900-кубовыми моторами ($9750, 11 100 и 14 750, соответственно), серии Supersport (SS750 – $9168, SS900 – $10 908), Sporttouring (ST2 – $10 900, ST4 – $16 975) и Hypersport (SP748 и BIP998 – $21 200, BIP748 – $19 950 и SPS998 – $23 000). Кстати, ближе к середине сезона появится в продаже новейшее семейство – Ducati 998 ($22 000–29 500) с двигателем нового поколения Testastretta и турер класса GT Ducati ST4S ($16 975). Для ценителей изысканной техники – шедевры итальянского мотостроения мотоцикл **MV Agusta** F4 ($17 000) в стандартном исполнении и в новом стритфайтерском обличии F4 Brutale ($19 200).

По сравнению с прошлым сезоном заметно расширилась гамма мототехники **Suzuki**, в салоны уже поступили самые последние новинки: V-Strom ($11 998), GSX-R1000 ($12 299), GSX-R750 ($10 600) и GSX-1400 ($11 490). Помимо супербайка GSX1300R Hayabusa ($17 000) продаются шоссейники TL1000S ($14 600), GSR600 ($8900) и SV650 ($9700), обновленные стильные неоклассики GSF600 Bandit ($9200), GSF1200S Bandit ($13 200) и GS500E ($8200), чопперы GZ250 Marauder ($5200), VZ800 ($9700), VL1500 Intruder ($13 200) и, наконец, эндуро XF650 ($5520) и DR-600S ($5900), а также SMX50 ($3500).

О снижении цен (в среднем на $300) в этом сезоне объявили только дилеры **Cagiva** и **Husqvarna**. Так, Cagiva Canyon теперь стоит $4600, Husqvarna TE610 – $6000, Cagiva Navigator и Cagiva Raptor стоят $8700 и $9200, соответственно.

Представители BMW, Harley-Davidson, Yamaha, Kawasaki, Honda встречают сезон во всеоружии. Дилеры предлагают самое свежее. В салонах **Honda** уже продаются обновленные спортбайк CBR600RR2 ($10 490), туристский Gold Wing 1800 ($26 490) и VFR800A2 ($13 890), неоклассик Hornet 900 ($10 990), 1800-кубовый дрегстер VTX ($12 430). Небезызвестный CBR900RR2 Fireblade вместе с рестайлинговыми XL1000 VX Varadero и STX1300 Pan European – $13 350 и $13 950, соответственно. Подкрепляет «силовиков» неоклассик CB1100 SF ($11 990) и XRV750 Africa Twin ($10 990). Для любителей эндуро – жидкостный одноцилиндровый XR650R1 за $9900.

Дилеры **Yamaha** ведут гибкую маркетинговую политику: цены на старые модели снижены в среднем на $200, заметно расширилась модельная гамма – до 28 «живых» аппаратов против 20 в минувшем сезоне: классики BT 1100 Bulldog ($10 700), XJR1300 ($10 800), дорожники TDM900 ($11 500) и FZS1000 Fazer ($12 100), туристский FJR1300 ($15 300), эндуро WR426F ($7400). А также «переработанные издания» спортбайка YZF-R1, дорожника FZS600 Fazer и круизера Drag Star 1100 Classic ($10 750, $8840 и $11 800, соответственно). Естественно, не забыты «русские» бестселлеры – YZF-R6 ($11 300), V-Max Full ($12 500), XV1600 Wild Star ($13 300) и громовой «кот» Thundercat ($10 090).

После продолжительной паузы на рынке вновь заработал дилер **Kawasaki**. Его главная торговая премьера – спортивно-туристический ZZ-R1200 ($14 298), он уже в продаже. Как, впрочем, и переработанное семейство «ниндзь» – ZX-12R ($14 398), ZX-6R ($10 798) и ZX-9R ($12 898). Особой популярностью пользуются неоклассик ZRX1200 ($10 698) и круизеры VN800 ($9298) и VN1500 Mean Streak ($13 998). Жаль, что выбор эндуро у «Кавы» не ахти какой – KLR650 ($6198) и KLE500 ($6298), да и то, если честно, они «паркетные».

BMW опять поднялись в цене. Теперь внедорожники F650 GS (инжекторный), R1150 GS и R1100 GS отдают за $10 500, $15 955 и $15 600, соответственно, шоссейник R1100 S – за $16 330, туристы K1200 LT (с новой АБС) и R1100 RT идут за $23 500 и $17 300, а кастом R1200 C в авангардной комплектации – за $18 600. С новинками совершенно глухо – дилеры умалчивают о сроках их поставок и ценах.

Представители **Harley-Davidson** не только расширяют ввозимую гамму, но и предлагают модификации на базе фирменных моторов: спортбайки **Buell** и кастомы **Titan**. Так, новый Buell XB9R Firebolt и рестайлинговые M2 Cyclone с X1 Lightning обойдутся вам в $12 400, $14 200 и $14 000, соответственно. Большие надежды импортер возлагает на «водяной» Harley V-Rod ($20 100), который также появится в продаже.

Желающим приобрести скутер есть из чего выбирать. Присутствие на рынке дешевых (от $1200) машин корейских концернов Hyosung, Sym, Delim заставили солидных импортеров снизить цены в среднем до уровня $1800–2500. За такие деньги можно купить роскошные «полтинники» фирм Yamaha, Honda, Suzuki, Peugeot и Malaguti. Полку шикарных мотороллеров прибывает: Sym Shark 150 ($2400), Yamaha Maxter 150 ($4700), XP500 T-Max ($9245) и Italjet Jupiter ($5500), Suzuki AN650 Burgman ($6300). Среди «полтинников», без сомнения, останутся по-прежнему популярными Zongshen 50 ($990), Hyosung Prima ($1300), Yamaha Neos и Peugeot Trekker ($2300).

Ситуация на рынке секонд хэнда к началу сезона ажиотажная. Продавцы делают ставку на дешевые мотоциклы (обычно 400- и 750-кубовые) стоимостью $2200–3500 – таких машин завозится на порядок больше других. Впрочем, не забыты «литры» более отдаленных годов выпуска. Подержанных скутеров (выпуска середины 90-х) ввезено просто неимоверное количество. Цена на такие аппараты посильна многим и не превышает $600. Еще большее оживление вокруг отечественной техники «б/у». Наблюдается огромное число предложений, в основном, на «Уралы» и «Ижи». Они – в ценовой группе до $1000.

Как видите, продавцы не тратили время зря. Если еще пару-тройку лет назад новая техника появлялась в салонах только в июне, то сейчас уже в апреле можно подобрать аппарат на любой вкус и средства. Быть может, учитывая вал предложений, дождаться лучшей ценовой ситуации? Цены, по мнению дилеров, будут расти и в дальнейшем. Так что самое правильное решение – делать покупку прямо сейчас. ⏮

KAWASAKI Mean Streak

BUELL FireBolt

HONDA Gold Wing

SUZUKI AN650 Burgman

ПЕРЕД ВЫЕЗДОМ В СЕЗОН

Инспекция «расходников»

Дмитрий КОМОВ

Отстой закончился, господа мотоциклисты! Пора выгонять на свет Божий застоявшихся за долгие месяцы железных питомцев. А ведь зимовали они по-разному. У одного Yamaha зябла под снегом на открытой стоянке, у другого Kawasaki томился в холодном боксе, а у кого-то Suzuki служил предметом интерьера в квартире... Но как бы то ни было, за зиму техника испытала тлетворное влияние времени, влажности и перепадов температур. Поэтому весной выясняется, что вроде бы исправный мотоцикл потерял всякую способность передвигаться. А тут с ужасом вспоминаешь, что докатывал сезон на «убитых» колодках и стесанной резине, а замену масла отложил на весну. Словом, попадалово на полное – ТО и тэ-дэ. Опять – плати... Вот вам наши советы – как поэтапно провести реанимацию и разумно вложить деньги в расходные материалы. Для кого-то они – не новость, но немало и тех, кто впервые выходит из зимы мотоциклистом.

Начинать профилактику следует с бензобака. В нем оседает не только конденсат – если влаге позволяют проникнуть внутрь неплотные резиновые уплотнители, то туда же попадают и атмосферные осадки, если зимовка прошла под открытым небом. Внутренние поверхности ржавеют, забиваются крошкой фильтр, дренажные отверстия и трубки. Первым делом снимите бензобак, открутите кран и вылейте все, что осталось. Бьюсь об заклад, что вы уже вынули щуп и проверили уровень масла в двигателе. Удивлены, что его прибавилось? Ничего странного: за месяцы отстоя бензин из бензобака (особенно, если краник был установлен в режим Pri) просачивается по иглам карбюратора в мотор и смешивается с маслом, разжижая его. Естественно, что ни о каком пробном запуске с таким «коктейлем» и думать не моги. Но и убиваться не стоит: начать сезон на новом масле – правило хорошего тона. Надеюсь, что с выбором марки определитесь сами. «Мото» не раз проводил экспертизы моторных масел – вот вам и подсказка. С покупкой масляного фильтра поможем советом: довольно широкую модельную гамму представляет небезызвестный Champion ($5–9). Владельцы «японцев» тяготеют к оригинальным «расходникам», пусть и за чуть большие деньги. Продвинутым байкерам рекомендуем фильтры компании Vesrah ($8–16). За то, что это далеко не «отстой», говорит тот факт, что ее продукцию используют

«Потребительская корзина» мотоциклиста

на конвейерах японские мотопроизводители. И другой показательный факт: только Vesrah производит «расходники» для техники, выпущенной сугубо для японского рынка. Да и соотношение «цена-качество» этих продуктов вполне по карману нашему брату-мотоциклисту.

Далее проинспектируйте воздушный фильтр. Если у вас модель с поролоновым элементом, то, извлекая его, проявите осторожность: от влаги и грязи фильтр мог частично разрушиться. Насорите невзначай – получите дополнительные заботы с уборкой. Многие же бумажные фильтры после очистки еще сохраняют работоспособность. Просто продуйте бумажный элемент сжатым

воздухом. Для желающих приобрести новый: выбирайте между продукцией немецкого Delo ($5–13) и итальянского Champion (поролоновые – $10–15, бумажные – $25–50). «Чемпионовские» хотя и более качественные, но, к сожалению, их моделей меньше. В магазинах могут предложить «вариант для бедных» – дескать, есть дешевые китайские фильтры. Что тут скажешь... «Не гонялся бы ты, поп, за дешевизной».

Цепи и звезды Regina ($75–166)

Vesrah – это фильтры ($8–16), колодки ($22–25) и сальники ($18)

Фильтры и фильтрики от Champion ($5–50)

До пробного запуска осталось всего ничего – проверить аккумуляторную батарею. Если вы здравомыслящий человек, то зимой о ней вспоминали: раз-два в месяц контролировали уровень и плотность электролита, в сильные морозы прятали батарею в тепло. Теперь аккумулятор надо полностью зарядить, разрядить 10-процентным током (0,1 от номинальной емкости) – например, подключив к ней лампочку подходящей мощности, и снова зарядить. Но что делать, если «больной скорее умер, чем жив»? Реанимировать? Нет, проще купить новый. Какой? Явный лидер среди батарей – японская Yuasa ($100). Отпугнуть от нее может лишь цена. Рука не поднимется поставить столь дорогостоящее сокровище на бывалую во многих передрягах тачку. И не надо. На таких вполне приживутся недорогие тайваньские Kyoto ($45–80). Профпригодность ее продукции уже проверена несколькими сезонами эксплуатации в наших погодных условиях. Можно подыскать и что-то более знаковое из аккумуляторов, например, Bosch, Varta и Powerbike. Но искать придется долго – большинство таких моделей привозят под заказ. А весной ведь хочешь «здесь и сейчас»...

Наконец, наступило волнующее мгновение запуска двигателя... Но что происходит? Мерное шелестение клапанов и «пение» глушителя вдруг корежат сбои? Не грешите на систему питания – все дело в свечах зажигания. Мотоциклетные свечи куда менее живучи, чем автомобильные. Они работают в условиях широкого диапазона оборотов двигателя, поэтому изможжены постоянно меняющимися нагрузками. Первый «звоночек» о скорой кончине – провалы на высоких оборотах (при этом двигатель может абсолютно четко работать на холостых и средних). Лечить? Снова – нет. Только покупать новые! Опять-таки, какие? Долго не ищите – альтернативе японским NGK ($4–14) так и не появилось. Champion ($2–8) в этом качестве давно себя полностью дискредитировали. Возможно, в новом сезоне появится продукция другого свечного «японца» – Denso, только он и способен составить конкуренцию NGK.

Стоп! Куда это вы рванули – команды «пулять» еще не было! Обслужить и завести мотор – полдела. Сейчас самое время провести инспекцию тормозных систем, колесных покрышек, подвески и цепи. И при выборе колодок не гонитесь за дешевизной – выйдет боком. Сразу исключите из рассмотрения «полуфабрикаты» типа китайских Forma или Stopping ($5–9). На грош пятаков не купишь! Владельцам мощных неоклассиков и спортбайков посоветуем или оригинальные колодки от производителя вашего мотоцикла, или Ferodo ($20–27) и Vesrah ($22–25). Они изготавливают как колодки для дисковых тормозов, так и барабанных ($20–28). Vesrah надежно «покрывает» своей модельной гаммой не только «европейцев», но и всех «японцев», выпущенных для внутреннего японского рынка. Если вас не устраивает стоимость этой «фирмы», обратите внимание на вполне качественные и доступные по цене американские Bestop ($12).

Прошли времена, когда покрышки к столь распространенным у нас «четырехсоткам» днем с огнем не сыскать, а за «обувку» на «литры» ломили такие деньги, что хоть на ободах... Сейчас выбор резины гигантский. И не экономьте на собственном здоровье и безопасности. Покрышки со стертым или растрескавшимся протектором надо менять. Материал, из которого они сделаны, подвержен старению от времени: рассыхается, дубеет, «липкость» сходит на нет, что может сыграть с вами злую шутку в повороте, даже если протектор совершенно целый. Понятно, что бюджет владельца Yamaha R1 вполне «потянет» именитые Dunlop или Bridgestone ($70–180). А куда податься не особо богатым владельцам «четырехсоток» и «шестисоток»? Для них представлена широчайшая гамма покрышек (как шоссейных, так и внедорожных) тайваньских Kings Tire ($35–70) (эта продукция даже сертифицирована на российском рынке): индекс скорости – 220 км/ч, рисунки – идентичны «данлоповским», цена – более чем демократичная. Владельцам «литровых» шоссейников придется подыскивать исключительно «фирму».

Последние проверочные операции – проверки состояния цепи и сальников подвески. Несколько энергичных качков вилкой – и вам станет понятно, без потерь ли вышли из зимовки сальники «телескопа». Не прекращается течь – меняйте их. Советуем – на оригинальные японские Vesrah ($18) и немецкие Sifram ($16–18). И не забивайте себе голову мечтами найти что-то другое.

С цепью несколько сложнее. Зачастую одновременно с ее заменой приходится менять и звездочку. Покупать их порознь и от разных производителей – накладно. Берите ремкомплекты – японские Izumi (обычные цепи – $28–35, O-ring – $60–110) или итальянские Regina (только O-ring – $75–166). Для внедорожных и кроссовых мотоциклов нет лучше алюминиевых звездочек Supersprox, Sifram и самоочищающихся Sunstar ($45). Японские конструкторы обещают в них двойную прочность и уникально точную геометрию.

И последнее. Надели шлем? Вот теперь можно ехать. Только не спешите сразу пулять – поначалу езжайте не торопясь, ведь и дорога кое-где еще не идеальная, да и навыки за зиму подрастеряли. Глупо в первый же день расколбаситься – впереди еще целый сезон... ⏮

Благодарим мотосалон «Мистер Мото» за консультации.

АО «Росинка» – эксклюзивный дилер концерна National Motor S.A. в России, продукция которого известна по торговым маркам Derbi и Bultaco. Выбор «Росинкой», в известном смысле новичком на отечественном моторынке, в качестве партнера испанской компании не случаен. В то время, когда иные мотопродавцы везут свой товар с Востока, где можно закупать морально устаревшие, а потому и за «смешные» цены скутера и мотоциклы, москвичи сделали ставку на авторитетную марку. Продукция Derbi не дешева. Объясняется это особенностью политики концерна. Он исповедует принцип применения самых современных технических решений в своих аппаратах – жидкостное охлаждение двигателя, никасилевое покрытие стенок цилиндра, диагональная рама, передняя вилка перевернутого типа и т.п. Причем это самое лучшее – в стандартной комплектации. «Росинка» беспокоится о собственном реноме и уверена в том, что поддержит его марка товара. Приобретая Derbi, покупатель может рассчитывать: в моделях – «все включено», все самого высокого качества.

У нашего бенефицианта завидный партнер. Испанский концерн основан в 1922 году, сегодня он один из европейских лидеров по производству малокубатурной мототехники, объем выпуска его продукции – более 60 тысяч единиц в год. В 2001 году между National Motor S. A. и итальянской

DERBI-«РОСИ

Derbi Senda-R

(цена – $2678)

Senda-R – великолепно управляемый внедорожный мотоцикл. Его двигатель оснащен системой жидкостного охлаждения, в отличие от предыдущей модели серии L мощность увеличена на 1,5 л. с., в основе конструкции диагональная рама, оба колеса с дисковыми тормозами, КПП – 6-ступенчатая. Заводится мотоцикл от кика очень легко. Модификация Senda-R – Super Motard, она отличается тем, что «обута» в шоссейную резину и оборудована тахометром.

Основные параметры: длина – 2036 мм, высота по седлу – 835 мм, объем бензобака – 7 л, сухая масса – 72 кг. **Двигатель:** 1-цилиндровый, 2-тактный, рабочий объем – 49,94 см³, система питания – карбюратор Dell Orto PHVA-14DD, максимальная мощность – 8,5 л. с. при 9250 об/мин.

Bultaco Astro

(цена – $2881)

Самый дорогой аппарат из испанского семейства выглядит как «взрослый» мотоцикл. В отличие от Senda, у него обычная дуплексная рама, зато диаметр труб перьев передней вилки Marzocchi Magnum – 40 мм. Задний маятник изготовлен из алюминиевого сплава и оснащен моноамортизатором с прогрессивной характеристикой. Двигатель с никасилевым покрытием цилиндра оборудован карбюратором Magneti Marelli с диаметром диффузора 18 мм – он создает хорошую тягу на «низах». Модернизированный Lobito оснащен внедорожной резиной.

Основные параметры: длина – 2123 мм, высота по седлу – 720 мм, объем бензобака – 5,5 л, сухая масса – 74 кг. **Двигатель:** 1-цилиндровый, 2-тактный, рабочий объем – 49 см³, система питания – карбюратор Magneti Marelli 18 OM, максимальная мощность – 8,5 л. с. при 9250 об/мин.

Piaggio подписан договор, который предусматривает 100-процентный контроль итальянцев продукции Derbi. Интеграция призвана усилить влияние именно испанской компании на внутренний и общеевропейский рынки. Модельный ряд Derbi включает в себя скутер Predator GP1 и мотоциклы Senda-R и Super Motard. Bultaco представлен моделями Lobito и Astro. Все эти машинки оснащены высокофорсированными 2-тактными двигателями объемом 49 см³.

НКА»

Derbi Predator GP1

(цена – $2644)

Дизайн этого скутера разрабатывался в известном ателье Ital Design. Машина обладает агрессивной внешностью в стиле Hi-Tech Look. Популярности скутера способствует его оснащение. В него входят: передняя вилка перевернутого типа Showa, задний амортизатор с рычажной системой (обеспечивающий подвеске прогрессивную характеристику), дисковые тормоза на обоих колесах, жидкостное охлаждение двигателя. Хорошо продуманная эргономика позволяет водителю чувствовать себя комфортно. Всеми признано высокое качество изготовления аппарата.

Основные параметры: длина – 1760 мм, высота по седлу – 820 мм, объем бензобака – 5,5 л, сухая масса – 97 кг. **Двигатель:** 1-цилиндровый, 2-тактный, охлаждение – жидкостное, рабочий объем – 49 см³, система питания – карбюратор Weber 14 OM, максимальная мощность – 7 л. с. при 8000 об/мин.

ПАМЯТИ ДАНЛОПА

Honda выпустила ограниченную серию (26 аппаратов) спортбайков SP-1 в память Джоя Данлопа – участника чемпионата TT, погибшего в прошлом году на треке в Эстонии. Все машины, кроме одной, поступят в свободную продажу. Последняя – под № 26 примет участие в чемпионате TT в июне этого года. Весь сбор от соревнований пойдет в помощь семье знаменитого гонщика.

Эта реплика внешне полностью копирует рейсинговый аппарат Данлопа – 2000 Formula One-winning SP-1. Доводок в 140-сильном моторе SP-1 немного: установлен тюнингованный выпускной тракт и система Dynojet Power Commander, управляющая впрыском топлива.

БРУС ВДОЛЬ ОБОЧИН

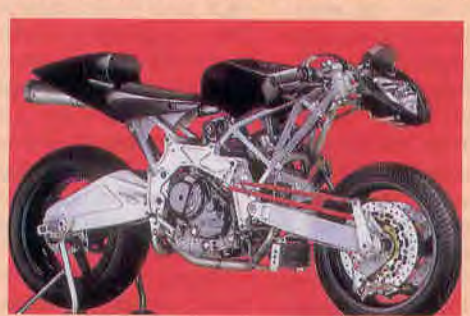
Европейские мотоциклисты в ближайшее время увидят новые дорожные ограждения – из деревянного бруса. Они не только приятны глазу, более безопасны при столкновении с ними мотоциклов (текстура дерева более пластична и энергоемка), но и экологически безопасны по сравнению с металлическими оцинкованными ограждениями (цинк загрязняет почву).

Если деревянные барьеры смогут выдерживать еще и удары автомобилей, то их начнут устанавливать повсеместно.

«ВИРУС» БРОДИТ ПО ЕВРОПЕ...

Чумовой по дизайну байк Vyrus выпустила итальянская компания ARP Racestation. Его недвусмысленное имя, с одной стороны, дань необычной внешности, с другой, – намек на «заразность» машины: дескать аппарат – вестник эпидемии.

Мода на стритфайтеры все больше охватывает мотоциклетный мир, и Vyrus может претендовать на роль харизматической машины этого стиля. Все узлы выглядят так, словно аппарат выехал из блокбастера типа «Чужие» или «Крикуны». Его сравнивают с Bimota Tesi, и не случайно. Vyrus'ы собирают на бывшем заводе Bimota в Римини, здесь остались рамы от эксклюзивных спортбайков, производство которых прекращено. По заказу модель оснащается на выбор моторами от Ducati 900SS или Moto Guzzi V11. Удовольствие «поболеть» стоит немало – почти $29 000.



НЕ ИГРАЙТЕ В РУССКУЮ РУЛЕТКУ

Сергей РОМАЙСКИЙ, управляющий мотосалоном «Ультра Си»

– Работа – лучший способ наслаждаться жизнью... Всю мудрость этого изречения я осознал, когда судьба меня бросила в мотоциклетный бизнес. Впрочем, «бросила» – слабо сказано. В начале «подъемных» предпринимательских 90-х годов я мог представить себя кем угодно, но только не сотрудником мотосалона. Продавать квартиры или автомобили – за это взялся бы, не размышляя. Дорогущие Kawasaki?.. Авантюра! Но судьба настигает неотвратимо: судьба – в характере. Чем глубже постигал законы этого своеобразного рынка, тем больше все в нем нравилось. «Ультра Си» оказалась первой в стране компанией, рискнувшей продвигать мотоиномарки. Однако первопроходец не ощущал себя триумфатором, скорее сапером на минном поле: одно неверное движение – и крах! Объем проблем оказался гигантским – белому свету был не рад. Уж не знаю, чем бы все это кончилось, если бы не «двухколесный» досуг. Он подобен действию эликсира жизни, каждый раз езда возвращала мне работоспособность.

В своих пристрастиях я разный, но всегда говорю, что Kawasaki GPZ500 – первая любовь, первое потрясение. Поныне помню: сел, открутил «газ» – и полный отвал башки! Впрочем, тогда в сравнении с моей старушкой Jawa любой бы «японец» оказался верхом совершенства. Потом увлекался эндуро – ездил на Honda XR650 и Kawasaki KLR650. Затем «подсел» на шоссейники – пару сезонов отъездил на затюнингованной «шестерке» ZX-6R. Считаю этот аппарат эталоном мотоцикла в своем классе. Но слалом меж ямами и открытыми колодцами убедил, что «спорты» – не для нашей страны, неоклассики и эндуро – то, что надо. Здесь езда на шоссейнике сродни смертельной игре в русскую рулетку. После нескольких малоприятных дорожных ситуаций решил, что надобно искать удовольствия в других местах – на водной глади. Гидроциклы – последний бзик. Но это не означает, что с мотоциклами покончил.

Мой кумир – Эрик Рой, он вдохновляет, как ни тяжело, осваивать науку пилотирования мощным спортивным гидроциклом «стоячкой». В прошлом году на своей Kawasaki Jetski 750 Pro, или просто «прошке», тренировался чуть ли не каждый вечер, «пропадал» на воде все выходные. Результат – освоил кое-какие уникальные пируэты. Жаль, что каждый сезон приходится начинать все с нуля – за зиму навыки и двигательные стереотипы забываются... Сейчас живу в предвкушении прихода лета. «Лето – это маленькая жизнь» с мотоциклом и гидроциклом.

В том же состоянии не я один – многие. Но хотелось бы предостеречь «лихие головы» и начинающих. Сумма наличности в портмоне не обезопасит; мастерство управления мощными мотоциклами не купишь ни за какие деньги. Торопитесь начать пилотировать с «литров»? Взвесьте: мотоциклов у вас будет много, а жизнь одна. Останавливайте себя забавной, но мудрой мыслью: если судьбе угодно кого-то наказать, у того она отнимает разум.

СДЕЛАЙ ПАУЗУ – НАСЛАДИСЬ DUCATI

Филипп ХАЛИМОВ, генеральный директор мотосалона «Дукати»

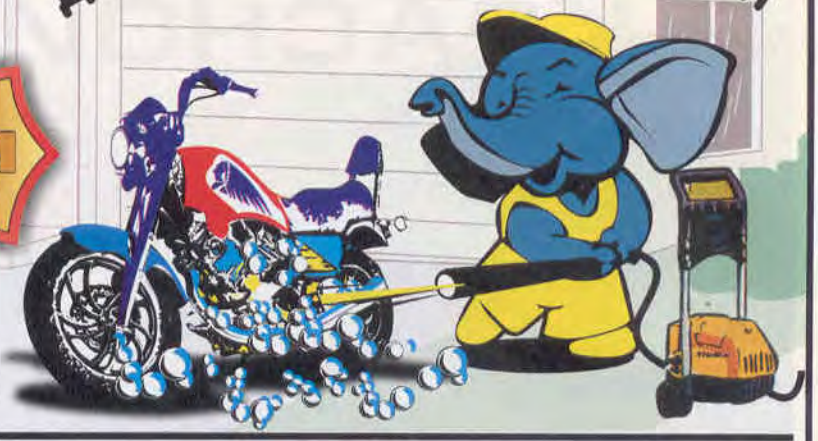
– Во всем «виноват» отец: сколько себя помню, он всегда исподволь корректировал мои жизненные планы. Говорит, что когда я был мальчонкой, усмотрел во мне задатки мотоциклиста. С чего – не знаю... В детстве за ездой на «Ижах» и «ковровцах» замечен не был. Первый двухколесный транспорт после велосипеда – подержанный скутер Honda. Ездил на нем в школу, хранил в квартире. Не скажу, что только и мечтал, как бы пересесть на что-то помощнее. У меня, как и у большинства, дорожный менталитет другой – все поголовно бредят автомобилями. А потом отец отправил меня учиться в Англию. Нет, масса байкеров на трассах не удивила – поразила грандиозность мотоциклетных состязаний: здесь чемпионат «Супербайк» любят гораздо сильнее, чем у нас футбол и хоккей. По случаю попал на шоссейно-кольцевые мотогонки, воочию убедился, насколько высок накал страстей, наблюдал счастливых, выжатых как лимон пилотов – и понял: хочу ездить! Отец словно того и ждал – отвез меня в Италию, и как бы невзначай, в рамках «культурной программы», сводил на тамошнее мотошоу и выставку мотоциклетных дизайнеров. А «на закуску» устроил так, что я прокатился на Ducati 748. И в душе что-то произошло... Ну, представьте ощущения человека из «Жигулей», которого посадили на суперкар Lambooorgini. Шок!.. Та отцова «культурная программа» состоялась неспроста: папа давно мечтал продавать мотоциклы Ducati в России. Все у него получилось.

Жаль, что заботы, связанные с бизнесом, съедают почти все время, и потому езжу мало. В прошлый сезон свой Ducati Monster удалось погонять всего ничего. И на этот год планов громадье – открываем тюнинг-ателье, проведем российский фестиваль Ducati, да и надо скомплектовать свою команду для российского «кольца». Но очень надеюсь, что в «антракты» удастся покататься вдоволь. Рано записывать себя в кабинетные крысы. Ведь мотоциклисты живы, пока они в седле...

KÄRCHER

НАПОРИСТЫЙ ХАРАКТЕР
ДЛЯ ВАШИХ ЖЕЛЕЗНЫХ КОНЕЙ

БЫТОВЫЕ
МИНИ-МОЙКИ
ВЫСОКОГО ДАВЛЕНИЯ



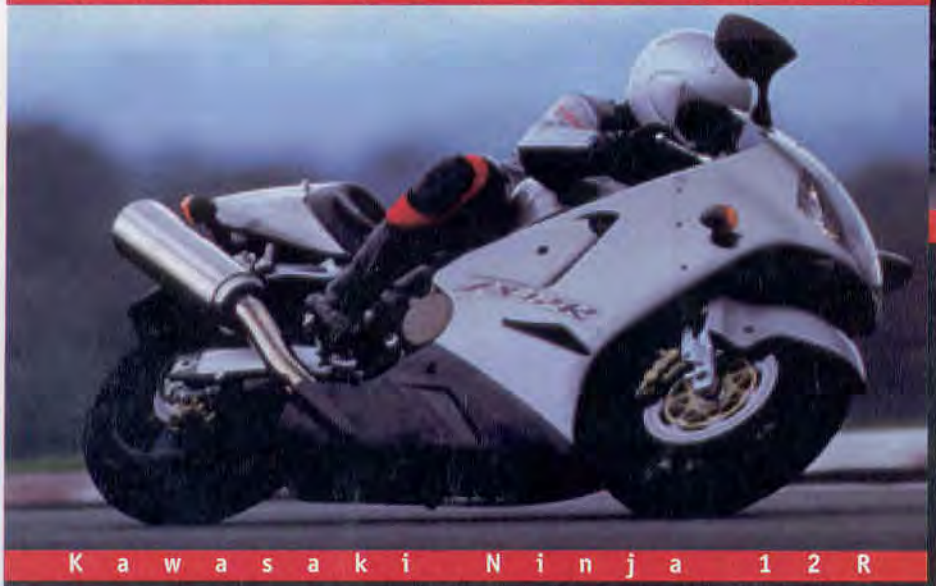
ПОДРОБНОСТИ: www.newcom.ru

НьюКом
КОМПАНИЯ
Т.: (095) 450-21-50, 450-70-56
Москва, ул. 3. и А. Космодемьянских, д. 30/32, корп. 1

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР КОНЦЕРНА Alfred Kärcher GmbH & Co.

Ультра Си
МОТОСАЛОН
Kawasaki

www.ultra-c.ru



Kawasaki Ninja 12R

Kawasaki Vulcan 1500 Tourer

IXS Arai PIRELLI

Сервисный центр, гарантийное обслуживание, регулярные поставки запасных частей.

Москва, Большая Академическая, д. 77, стр. 1 Тел.: 482-51-03, 937-34-66 E-mail: ultra-c@ultra-c.ru

МЕДВЕЖИЙ УГОЛ С КРАСНОЙ РЫБОЙ

Светлана КНЯЗЕВА,
Новосибирск,
клуб автомототуристов
«Сибирь»

ПРЕДЫСТОРИЯ ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ В ПОЛКОНТИНЕНТА

...На очередном посту ДПС нас останавливают и грозно осведомляются: почему ребенок за рулем?! Ребенок расстегивает пять курток и откуда-то из глубин подреберья извлекает «права». Их вертят в руках, заглядывают ребенку под шлем, фыркают и говорят: «А уже туда же, на байкал!» Мы поправляем: «На Камчатку»... Инспектору хватает деликатности (или инструкция не позволяет?) не покрутить пальцем у виска.

В самом деле, более изощренный маршрут придумать сложно. Но как объяснить деликатному менту, что легче никак нельзя, ведь мы выступили в ралли-рейд под названием «Сибирь Трофи». А название обязывает.

«Обязанные» – команда странноватая. Руководитель рейда Евгений Захаров отправился в путь всем семейством: он, мама и двое детей – девочка и еще девочка. Старшей, Александре (это и есть «ребенок за рулем»), исполнилось 16, за неделю до старта получила «права», она ведет ЗиД 200. Ее езда – цепь непредсказуемых маневров, от этого зрелища у одних вздымаются волосы дыбом, у других – рука с полосатым жезлом.

На втором ЗиДе восседает собственно автор. На «Иже» едут двое Захаровых – вышеупомянутый Евгений и дщерь его Евгения. «Ява» президента нашего клуба Евгения Литвинова носит прозвище «такси» из-за шашечек в логотипе масляной фирмы. Президент везет «свинью-копилку» – казначея Светлану Резун. А разве кому-нибудь доверишь хранителя наличности!.. Последний объект в нашей безумной команде – мотоцикл М-72, он 55-го года выпуска. На нем путешествуют братья Валерий и Сергей Шмаковы. Этот мотоциклище окрещен «бронепоездом», потому что издает соответствующие названию звуки, весовая категория, управляемость – те же, судьба жертвы, не дай Бог, попавшей под колесо, – мокрое место.

К НАМ КЛЕЯТСЯ...

Все мы были уверены, что путешествуем на пяти мотоциклах. Оказалось, ничего подобного. В странный день 15 июня, пятницу, после восьми подряд проколов шин на всех мотоциклах, клина движка и расплавления поршней на «бронепоезде» мы повстречали эпатирующего юношу из Новокузнецка. Он несся на «Урале». Обычно на нас реагируют как на бродячий цирк, но никогда и никому в голову не приходит присоединиться. Этот субъект был первым, звали его Дима Аристов (может быть, и сейчас зовут). Его любимое занятие – лететь по серпантину по встречной полосе. Если серпантина нет, то все равно по встречной. Ну и пусть будет с нами, одним диким «Уралом» больше, одним меньше – разница невелика.

Мы ждали развязки его забав, но ничего не происходило. Всю дорогу от Новокузнецка он не спал и почти не ел – только гонял. С нами ему пришлось выносить перманентную пытку в виде такого чревоугодического времяпрепровождения, как жратва два (а то и три) раза в день, он с трудом мирился с тем, что спать мы ложимся каждую ночь.

На определенных участках пути от Иркутска до Владивостока только зимник, поэтому в Иркутске мы загрузились в багажный вагон. С «бронепоезда» пришлось отстегнуть люльку, и от женщин потребовалась грубая мужская сила при забрасывании в поезд нашего мотоподвижного состава. Билеты были куплены давно, но с таким трудом, как будто отдыхать теперь ездят на Японское море, а не на Черное. Три дня обитали в вагоне, где если работает «титан», то не работает кондиционер, и наоборот. Словом, передвижение происходило в условиях всевозможных лишений и клаустрофобии.

МЕРСИ ЗА КОМПЛИМЕНТ

Все-таки мы добрались до мифического доселе Владивостока. Это го-

Это странное место Камчатка.
Это сладкое слово Камчатка...

Виктор ЦОЙ

род, в котором русский мотоцикл встречается с частотой музейного экспоната. Все другие – «японцы». Почти четыре дня разъезжали по городу на музейных мотоциклах. Хочется выразить огромную благодарность владивостокскому клубу «Железные тигры». Мы жили в их трехэтажном гараже, где есть все, даже стиральная машина, кормились тортами, безбожно опустошали бар, под нашим полом заводили мотоцикл с 1100 «кубиками» – все удовольствия цивилизации.

Во Владивостоке, как о катастрофе, узнали, что пассажирские теплоходы в Петропавловск-Камчатский ходят очень редко, в этот забытый Богом край. Но Бог и герой Женя Захаров помогли найти теплоход, на котором мы «уйдем в море». Все дни на корабле нам напоминали, что здесь не окна, а иллюминаторы, не пол, а палуба, и мы не плывем, а идем (но будем плыть, когда нас сбросят с корабля за безобразную дисциплину). Но что возьмешь с девяти сухопутных крыс!

«Пионера Киргизии» преследовал непроглядный вязкий туман, и наши мотоциклы заржавели так, будто простояли пять лет под дождем. Это не мешало ремонтировать их дни напролет. Мы испытали на себе шесть баллов шторма – это когда идущий по коридору ударяется о стены, как после плохой водки. Видели дельфинов, Курильские острова и остров Хоккайдо. Я писала для старпома по его просьбе душераздирающие по накалу страстей приказы по кораблю, программист Женя Литвинов «воспитывал» корабельный компьютер неизвестными здесь программами. Капитан то и дело пытался схватить мою роскошную косу и приговаривал: тебя хорошо спасать, если станешь тонуть.... Но главное в длительном морском переходе – наладить хорошие отношения с буфетчиками. Наладить удалось, и к концу плавания кто-то уже хрипел средь ночи: «Мы научились штопать паруса и затыкать пробоины телами!..»

В одну из ночей пришли в разбросанный по бухте тысячью огнями Петропавловск-Камчатский. Где-то в том сиянии нас ждали те, кто должен был примкнуть: Сергей Ванюшин из Томска – водитель гипотетического пока автомобиля, оператор Алексей Санаров и журналистка Светлана Мельник. Нас встретили друзья, прилетевшие на самолете, и разглядывали, как живых.

Теперь в составе экспедиции 13 человек. Число поганое, но никто ничуть не огорчен: до сих пор больше, чем нам, не везло никогда и никому. И потом, только здесь начинается путешествие, а все, что случилось ранее – предыстория к летописи о приключениях на Камчатке.

СТРАННЫЙ ТАКСИСТ

Петропавловск-Камчатский – город с устойчивым запахом тухлой рыбы и морской символикой на каждом углу. Неизменно туманное утро... Ссаживаем мотоциклы с теплохода «Пионер Киргизии», на котором научились штопать паруса и затыкать пробоины телами.

Камчатка... Сейсмологически ненадежная земля. Здесь 30 действующих вулканов (из города видны «домашние» – Авача и Корякский) и несметное количество потухших. Землетрясение – привычное дело, как позавтракать. В этом чудном краю нам обещали умопомрачительные дымы, термальные источники, медведей и красную рыбу.

Когда возник вопрос о целесообразности покупки автомобиля для дальнейшего передвижения команды, выручили друзья – предоставили на месяц микроавтобус. Пока девицы мыли его перед стартом, Евгений Захаров с маниакальной педантичностью обклеивал рекламой спонсоров все видимые глазу плоскости и превратил банальный автобус в цирковую арбу. Будущий ее водитель Сергей Ванюшин ходил кругами вокруг несусветной пестроты и бубнил: «Комсомольцы, беспокойные сердца...».

Накануне старта мы прокатились на «арбе», чтобы проверить, как она передвигается. Оказалось, двигатель внутреннего сгорания ей нужен не

всегда – она способна перемещаться в пространстве посредством приложения сил пассажиров широко известным методом – толканием. Почему «арба» не едет самостоятельно, никто определить не смог... Вызвали такси. Таксист был настолько заинтригован, что завел наше чудо техники. Оказалось, сгорел предохранитель. Очень странные таксисты на Камчатке: наш от денег отказался, но попросился в спутники. Таким образом, нас стало 14 человек. Кстати, мальчика зовут Рома.

КАК СПЯТ ЗА РУЛЕМ

На следующий день команда стартовала с обязательной в каждом городе площади Ленина и – на север, где медведи ходят стадами, красные рыбы плывут косяками, дымят бесчисленные горы с отсеченной верхушкой и парят горячие источники. С терминальными водами мы впервые столкнемся в Малке и впадем в восторг, затем в Пушино, – и примем их как разумеющееся, а потом, когда конца и края им не будет, к ним остынем.

лучше при пересечении рек – мостов через них не перебрасывали. Изредка набредешь на паром, иногда он появляется сразу, но чаще отсутствует настолько долго, что успеваешь переделать все, что накопилось за последние дни: залатать одежду, пришить пуговицы, отремонтировать мотоцикл от колеса до колеса, объесть всю черемуху в округе, выпить пива, протрезветь и еще раз выпить...

О том, как спят за рулем. Известно всем, что мотоциклы имеют обычай ломаться. («Арба» не подвела, только грелась, как самовар, и когда Рома по неосторожности очень быстро сдергивал пробку с радиатора, то гейзер случался прямо под капотом. Серега Ванюшин пытался удерживать фонтан злотворного источника – это действо мы называли «матрос Погребняк»). Однажды даже безотказная «Ява» Евгения Литвинова встала, как осел, и наотрез отказалась перемещаться. Тогда отчаянный Евгений Захаров прицепил ее к своему «Ижу» и насильственно заставил двигаться. Все бы ничего, но Женя Литвинов, утомленный солнцем, безмятежно заснул. Опять же – ну и пусть, но веревка самым коварным образом опутала переднее колесо... Все в этой связке рухнуло и лишь по счастливой случайности не угодило под невесть откуда взявшийся рейсовый автобус. Инцидент не вызвал травм и крови. Отсюда мораль: если нельзя спать, но очень хочется, то можно...

Снова нам везло, даже тогда, когда черные камчатские белки перебегали дорогу перед самым колесом, что не единожды имело место. Мы чувствовали себя если не избранными Богом, то, по меньшей мере, им хранимыми. Это убеждение укрепилось, когда встретили «Москвич», мирно валявшийся в болоте и скосивший кустарники перед собой не хуже трактора. Водитель, знаете ли, заснул.

КЛЮЧЕВЫЕ ИСТОРИИ

О том, как я попала в Ключи, – отдельная леденящая душу история. Я четко знала, что где-то впереди меня, чуть поотставшей от лидеров, влачатся японская «арба» и «бронепоезд» М-72. А поскольку влачащиеся сзади меня еще более медлительны, и дождаться их , сочла, не суждено, то 200 км провела в гордом одиночестве. К счастью, в захолустьях существуют указатели, по которым даже конченый гуманитарий вроде меня может добраться до места назначения.

Так вот, «соло» подъезжаю к Ключам. На въезде, согласно жанру, стоят КПП и мужик с автоматом. Этот человек смеет утверждать, что ни сегодня, ни вчера, ни пять лет назад мимо него не проезжали расклеенный микроавтобус и голубенький мотоцикл с коляской. Да, он стоит тут с самого утра, никуда не отлучался, и этот город (запущенная провинция!) действительно называется Ключи! И сколько можно

Камчатские хайвеи... За Петропавловском асфальт длился недолго, появится он еще только единожды. В Мильково (о чудо!) целых 20 км асфальта! Традиционное покрытие в здешних местах – щебень. Едкая вулканическая пыль – составляющая всех камчатских дорог, потому для путешествующих на мотоцикле каждая встречная или обгоняющая машины – враг номер один. Им вслед можно швырять камнями, орать благим и просто матом и брызгать слюной, но все равно в пылевой завесе ни зги не видно, и прозрачнее она от ора не станет.

От Ключей до Усть-Камчатска на дороге песок по колено – вязнешь. Не

спрашивать одно и то же!.. Но позвольте! Дорога ведь одна, так где, по-вашему, ехавшие впереди на семи колесах?

В таких ситуациях начинаешь невольно задумываться о шутках провидения и сложности бытия. Не могли же телепортироваться в неизвестном направлении машинист «бронепоезда» Валера Шмаков, погонщик «арбы» и умнейший человек Сергей Ванюшин, а с ними еще куча женщин, детей и операторов!.. Под гнетом недобрых размышлений я направила себя в магазин, где с каждым глотком пива бытие стало вновь приобретать прежнюю легкость и определенность очертаний. За этим времяпрепровождением я была застигнута врасплох упомянутыми выше. Потребовала объяснений. Оказывается, дорожные знаки существуют только для безнадежных гуманитариев (это про меня), а для классных лихих ребят (это они о себе) знак «Движение запрещено» ничего не запрещает, вследствие чего они съезжали вправо и влево, чтобы сполна насладиться видами.

ГНЕЗДОВАЯ АЛОПЕЦИЯ...

В Ключах произошло еще одно ключевое событие, о котором не умолчать. Еще в начале похода какой-то негодяй бросил мысль: в походе мы все в обязательном порядке, невзирая на личности и пол, в едином порыве стрижемся наголо. Сережа Ванюшин, всегда стриженный под машинку, ехидно сообщил, что это очень свежая мысль. Будучи не только погонщиком «арбы», но еще и врачом, он учил остриженных детей отвечать в школе, показывая на голову, что это не тиф, а «гнездовая алопеция сифилитического генеза». Так или иначе, но в Ключах мы устроили нашествие на парикмахерскую. Когда пять плохо одетых, хотя и видных женщин вошли в парикмахерскую и попросили «облысить» их, сдерживая эмоции и в рамках нормативной лексики мастер модельных причесок ответила, чтобы ей не мешали работать. С деликатностью парикмахера могла сравниться только сдержанность автоинспектора – того, что в начале рассказа. Но когда появились и мужчины с той же просьбой и в таких же одеждах, парикмахеру сделалось дурно. В конце концов, мастер уступила суровой необходимости (как и те, кто в душе не желал расставаться с волосяным покровом на голове). Президент избежал стрижки – он предательски скрылся из поля зрения. Уж я и улыбалась ему, и призывно заглядывала в глаза, и предлагала самое дорогое, что у меня есть – пиво... Он, однако, не поддался на плебейские уловки и остался со своими дурацкими патлами.

Если на Камчатке за вами гонится медведь, смело взбирайтесь на дерево. Не умеете? Сумеете! Даже не подозреваете, как здорово сумеете!

Нас постригли под машинку. Но всем что-то оставили на память о былом роскошестве. Мне, например, челку, Светлане Резун – ирокез, прости господи, Александре Захаровой – длинную косичку сбоку, Жене Захарову – хвостик. Валеру Шмакова стриг наш оператор, поэтому в людных местах Валера появлялся в шапке... И больше нет длинной косы, за которую меня, утопающую, мог бы схватить капитан..

Вполне понятно желание окружающих определить психологическую и философскую природу столь эпатажного поступка. Но это осталось до конца не разгаданным. Хотели повеселиться? Или удивить мир?.. И только позже каждый вспомнил, что вскоре выходить на работу. Мне, к примеру, читать психологию. Поверят ли всему, о чем я буду говорить на лекциях, слушатели?.. И – о, Боже правый! – что скажет мой папа!

ЕСЛИ НЕТ ФАЛЬШФЕЙЕРА

От Ключей до Усть-Камчатска идет та самая ужасами расписанная дорога, где 200 км – сплошняком пыль по колено. На ней отчетливо видны следы всех прошедших недавно медведей – здесь их больше, чем людей! На этом жестоком этапе ребенка – Сашу Захарову – сняли с ЗиД-200, и за руль сел... Кто бы вы думали? Рома – больше некому! Рома – дивное камчатское создание. Одно слово – таксист: он умеет все, даже ездить на мотоцикле. Нет, погорячились – со временем научится. А к концу дня он был угрюм и молчал о том, сколько раз и как низко пал. Но вратительнейшее... Выехали. Впереди традиционно пылили «арба» и «бронепоезд» – у них много колес, им легче на пылевой дороге – они не падают набок. Сегодня с ними умчался и Витя Киселев: если у него не ломается мотоцикл, то он даже не едет – несется стремглав.

Так я и пребывала в глубокой угрюмости, пока не встретила медведей. Согласно элементарной логике, их не могло здесь быть. Незадолго до меня проехал «бронепоезд» с обрезанными глушителями, отчего он ревет примерно так, как взлетающий вертолет. По идее, все медведи должны были разбежаться и в ближайшие дни не ли на Камчатке за вами гонится медведь, а вы не располагаете ни карабином, ни фальшфейером, смело взбирайтесь на дерево – он этого не умеет... Вы тоже не умеете? Сумеете, даже не подозреваете, как здорово сумеете!

Так мы приехали в Усть-Камчатск. Здесь заканчиваются официальные дороги, севернее только медведи и солдаты. Мы все же находим путь к Тихому океану, к нему и мчимся. К вечеру становимся лагерем – кругом песок, здесь ходит КамАЗ, один-одинешенек. Но одержимые путешествием карабкаются в «арбу», и та устремляется вперед. Едем вдоль Берингова моря, вокруг скалы, черный песок

нам это было легко подсчитать, когда исподтишка рассматривали мотоцикл.

К вечеру остановились в доме строителей. В нем живут некто Андрюха и две собаки, страшно тощие. Андрюха пьян, он зовет всех женщин морковками, но это не мешает нам подвергнуть его экзекуции – его тоже подстригли. Чем частично успокоились, словно отомстили за женское унижение и надругательство над ценнейшей частью тела.

Можно было ночевать и в палатках, но этот эксперимент близок душе исключительно тех, кто мечтает сложить героический эпос о своих битвах с медведями... Утром обнаружили на мотоциклах слой вулканической пыли в полсантиметра. Это, говорит Андрюха, неотвратимое следствие того, что пару дней назад извергался Шивелуч. Вон он и сейчас дымит. А в нас что-то екнуло: первый живой вулкан! Будет что рассказывать внукам. Не про лысую же башку...

Был день для меня особенно примечательный. Начать с того, что я не успела пожировать на объедках – кончился вчерашний суп с картошкой. Остались только бутерброды с красной икрой, а ее я всегда терпеть не могла. Впрочем, вру: пока икра свежая, то вкусная, а та, что в магазинах, – пакость... Еще у меня болели конечности и внутренности, отчего настроение отподходить к проезжей части вовсе. Но скорее всего их постигла кратковременная глухота, а на мою беду ЗиД передвигается хоть и стремительно, но тихо. Одним словом, выезжаю за очередной поворот, а на дороге в 20 метрах прямо по курсу торчат медведи. Не стадо, конечно, а всего два – медведица ростом с баскетболиста Майкла Джордана из NBA и медвежонок.

Пока пыталась тормозить, звери без сожаления наблюдали за тем, как я изощряюсь, потом вдруг побежали по дороге, будто бы от меня, как бы избегая контактов. Тормозной путь мотоцикла обещал быть очень длинным, и медведи прыгнули в кусты.

Как я поехала!.. Но они снова выскочили на дорогу – стоило с ними поровняться. И что вы думаете, побежали вслед! Но, видимо, что-то знали и сообразили, шельмецы: у ЗиД-200 максимальная скорость по паспорту – 107 км/ч, у них самих явно меньше, да и нет у них паспорта. Поэтому встали, обнялись и лишь укоризненно смотрели мне вослед.

На КПП перед Усть-Камчатском нам сообщили, что недавно где-то здесь медведь задрал тракториста – снял беднягу с дерева. Точнее, тракторист не успел залезть. Камчатские медведи, отъевшиеся на красной рыбе, не лазают по деревьям. А зачем? Поэтому ести тайга, где впервые мною открыта ягода шикша. Спугиваем непуганных и тяжело взлетающих огромных жирных птиц, а если они не взлетают, то мы им помогаем истошными криками и метаем в них предметы.

РЫБАЦКИЕ СТРАСТИ

Здесь и встретились с рыбаками: они рассматривали в бинокль медведей, а увидели нас. Вчера неподалеку, на излучине реки, они слегка ранили двух медведей, браконьерничавших по рыбе. Как раз в том месте, где мы поставили лагерь. Как нельзя кстати появился КамАЗ. Стремительно забросили в него вещи и, озираясь по сторонам, запрыгнули сами. С рыбаками не так страшно – у них карабины и грозная дворняжка Вулкан.

Здесь у моря, у скал, горных рек и тайги прошел праздник чревоугодников. Мы на десять лет вперед наелись медвежатины, красной рыбы и красной икры. Стоило выглянуть солнцу – и народ настырно лез купаться в ледяное море. Каждое утро и каждый вечер местные у нас на глазах вылавливали 3–4 тонны рыбы.

Отправились пешком на мыс Чаячий – за ним начинается Тихий океан. Чайки с утеса ловко швыряли в нас камнями и пометом. И не всегда промахивались. По всему берегу – мед-

вежьи следы, размером примерно в две мои стопы. Замечено, что при виде этих следов человек начинает тревожно озираться.

Мне удалось поохотиться на огромную глупую рыбу, которая пыталась заползти в реку по отливу. Схватить ее руками никак не удавалось – она подло выскальзывала. Тогда я стала выпихивать ее ногами, но футболист из меня еще тот, поэтому после каждого пинка я падала в воду. В конце концов села на нее верхом и сидела, призывая на помощь всех, кто жаждет поучаствовать в битве с китом. Отозвался Женя Литвинов. Он флегматично схватил рыбу за жабры и поволок на съедение: «Эта рыба – не кит вовсе, а кета».

В некоторых районах Камчатки термальных источников так много, что местные поселки (простите, города) отапливаются термальными водами, оттого-то, сэкономив на части коммунальных затрат, у них остаются деньги на проведение праздников. Нынче в Эссо День аборигена. Весь этот день аборигены поют и пляшут по-аборигенски. Мы очень быстро постигли особенности фольклора коряков, чукчей, ительменов и прочих местных. Наши дети с тех пор танцуют исключительно танцы малых народов Севера. Сергей Ванюшин, насмотревшись на это радующее душу безобразие, приобрел ительменский бубен, – что знаменовало собою новый этап нашей культурной деятельности: о гитаре больше никто не вспоминал, под угрюмые гипнотизирующие звуки бубна дурным голосом по ночам пели психоделические песни про Камчатку, Захарова, медведей, рыбу и о том, как «на Север привезли бананы...».

В один из дней ко мне подошел президент и ласково спрашивал, не отваливается ли чего на моем мотоцикле? Я побежала к ЗиДу, общупывала, обсматривала его со всех сторон. «Ничего?» Лукавит негодник – он что-то знает! «Например, двигатель...» Тут до меня доходит, что было причиной чудовищной вибрации мотоцикла – ее я относила к симптомам приближения смерти оного. И была недалека от истины. Да, двигатель, действительно, висит на карбюраторе и на тросе газа. Ну и подумаешь! Главное – вовремя заметить.

Сплошь медведи и вулканы, икра и гейзеры – прямо скука какая-то!

ЕЗДА ПО КАЛЬДЕРЕ

«Когда вулканы аккуратно чистишь, они горят ровно и тихо, без всяких извержений», – писал Экзюпери. Вот так все просто... Теперь и нами они изучены досконально. Изучение проходило примерно так: толпа почти первобытных мотоциклистов несется по кальдере вулкана и дикими воплями разгоняет сусликов. Какой русский не любит быстрой езды по кальдере вулкана!

Ландшафт потрясающий! Деревья (в нашем понимании) отсутствуют – в наличии только пучки травы и карликовый стланик (это, заметьте, лес первой категории уникальной камчатской природы, и ездить тут нельзя!). Кругом камни и пыль, пыль и камни (если дождь, то – грязь и камни). Живут в этом краю только люди и суслики. Даже пресловутых чаек что-то не видно. Влажность воздуха в солнечную погоду 100%, в сырую – 200%. Мотоциклы ржавеют на глазах, а тряпки плесенью не покрываются – здесь даже плесень не живет.

Поднимались мы на вулкан Горелый. На дне его кислотное озеро цвета медного купороса, рядом – второе. Пространства и пейзажи – не для человеческого разума. Наши разумы быстро перестраивались: народ веселился и кузнечиками скакал по камням. Но недолго. Стенки кратера дымятся, и запах горящей серы не позволяет долго задерживаться наверху. И потом, рядом совершенно нешуточно дымится Мутновский вулкан – угрожает. Туда живые люди без респиратора и противогаза не ходят.

Те, некоторые, кто сумел рано проснуться следующим утром, побывали на Аваче. Другие попали в Кроноцкий заповедник в Долине гейзеров. Свидетельствую: из-под земли бьет вода горячая и газированная – обывателей все эти годы не дурили, и кадры хроники – не комбинированные съемки.

СПАСИБО ОСТАЛЬНЫМ

Любая хорошая компания когда-нибудь расходится, писал Александр Дюма. И все путешествия однажды заканчиваются. Но не беда – есть куда вернуться. Прощай, Камчатка, страна вулканов и гейзеров, земля медведей и горбуши! Прощай, запах сероводорода и тухлой рыбы, ставший родным, – такого больше нет нигде . Что, впрочем, радует. Подумаешь, авиамотопехота покидает Камчатку... «Спасибо всем, кто был, что жизнь живет не зря, Спасибо остальным, что общие друзья...» – это уже написал С. Ванюшин.

"ВСАДНИК" С ГОЛОВОЙ

Современный российский рынок мотоциклетных моторных масел не такой разнообразный, как рынок масел для автотранспорта, на котором конкурирует более 40 зарубежных и отечественных производителей (!). Выбор по " мотоциклетке " заметно скромнее, а в этом секторе доминирует не более 2–3 именитых фирм. Это и понятно. Качество продуктов, действительно, высокое. Кроме того, настойчивая массированная реклама, которая в условиях России особенно важна, поддерживает требуемый имидж. Фальсификация же мотоциклетных смазочных материалов в сравнении с автомобильными пока находится в России в зачаточном состоянии, и покупатель по этому поводу особо не беспокоится. Что же до высокой цены, то она не отпугивает. Владельцы дорогих байков и скутеров на расходных материалах экономить не привыкли. Заливается в основном синтетика либо полусинтетика.

Бытует мнение, во многом стереотипное, что достойной альтернативы известным брэндам мотоциклетных масел по качеству и эксплуатационным характеристикам нет. Однако, как представляется, в условиях рынка реальная замена любому продукту по качеству и цене всегда найдется. В этой связи можно обратить внимание на специализированные мотоциклетные масла **SELENIA Motor Rider.** Они производятся итальянским заводом **FL Italia**, который входит в транснациональную промышленную группу **FL Selenia Group**, и представлены отдельными направлениями для 2- и 4-тактных двигателей мотоциклов и скутеров. Такая специализация уже характеризует производителя как серьезного и компетентного в этой области. Действительно, завод FL Italia с 1912 г. накопил богатый опыт в разработке смазочных материалов профессионального уровня, оптимально отвечающих разным режимам и условиям эксплуатации техники. Вот, к примеру, некоторые из тех, которые, по мнению итальянского журнала " Мотокросс ", станут наиболее популярными в сезоне 2002 года.

Selenia Pro-Action 4T – синтетическое масло, ставшее прямым результатом многочисленных испытаний, в том числе в ходе кросовых и раллийных соревнований. Оно способно обеспечить надежную защиту двигателя в условиях форсированных режимов.Обладает повышенной фрикционностью. Разработка масла с синтетической основой **Selenia Hi-Scooter 4T** осуществлялась совместно с экспертами компании Пьяджио. В итоге получился продукт, обеспечивающий отличную приемистость и экономию топлива.

Масло **Selenia Synthesis 2T** создавалось специально для использования в условиях напряженного городского цикла движения, характеризующегося частыми остановками. Масло обладает улучшенными противоокислительными свойствами и термостабильностью и специально предназначено для предотвращения образования отложений.

Selenia Hi-Scooter 2T – синтетический продукт, который отнесен экспертами в ряд смазочных материалов нового поколения. Масло отличают улучшенные противоизносные и противопенные свойства. Низкая зольность препятствует образованию нагара.

SELENIA MOTO RIDER

Синтетика **Selenia Power Drive 2T** " прописана " для 2-тактных двигателей мотоциклов и скутеров повышенной мощности. Его отличительным свойством является пониженная дымность, отвечающая требованиям JASO FC low smoke и T.I.S.I. low emission.

Гамма моторных масел, производимых заводом FL Italia, дополняется функциональными жидкостями – специальным маслом для воздушного фильтра **AIR FILTER OIL**, охлаждающей жидкостью для мотоциклов **PARAFLU Motor Rider** и вилочными маслами **FORK** разной вязкости.

На чем остановить выбор в конечном итоге каждый определяет сам. Однако, вряд ли, найдется человек, который был бы не заинтересован сэкономить на эксплуатационных расходах. Как представляется, смазочные материалы **SELENIA Motor Rider**, не уступающие по своим эксплуатационным характеристикам другим " раскрученным " брэндам, такую возможность предоставляют.

Тел. консультационной службы – **(095) 916-87-29 .**

6.04	Открытие сезона, г. Москва, МК «Мото.Ру»
19–21.04	Слет по поводу открытия сезона, г. Тула, МК «Черный легион»
19–21.04	Открытие мотосезона в Днепропетровске Украина, г. Днепропетровск, Angels MC
30.04–10.05	Пробег «Москва – Коктебель – Москва» в рамках гонки «Весенний ветер» МК «Пилигримы»
Апрель	Вторая международная тату-конвенция NWTC, г. С.-Петербург, Chopperclub MC
Апрель–май	Поездка в Баварию, г. Москва, «Московский Вулкан-клуб»
1–12.05	Мотопробег в честь Дня Победы Алтайский кр., администрация края
1.05	Открытие сезона в Уральском регионе г. Екатеринбург, МК «Урал», МК «Черные ножи»
4.05	Открытие мотосезона-2002 г. С.-Петербург, Chopperclub MC
8–11.05	Матчевая встреча АМТ Западной Сибири «Кубок Победы», с. Петропавловское Алтайского кр., АМК «Автоспутник»
	Этапы Кубка Сибири по автомотомногоборью; федерации АМТ Алтайского кр. и Новосибирской обл., фонд развития АМТ «Северный ветер»
8–11.05	с. Петропавловское
7–9.06	г. Бердск
9–11.08	с. Колывань
27–29.09	г. Новосибирск
9–10.05	Поездка в Суздаль и Владимир Москва – Суздаль – Владимир – Москва, МК «Мото.Ру»
11.05	Многодневная гонка эндуро г. Екатеринбург, МК «Черные ножи»
25.05	Мотофристайл Украина, г. Киев, МК «Мото-Антик-Украина»
25–26.05	Первый международный мотофестиваль «Белые ночи Петербурга», г. С.-Петербург, МК Bike Brothers
30.05–2.06	Мотофестиваль «2002 МОТО» г. Сочи, МК «Мото-Сочи»
1.06	Благотворительный рок-фестиваль, посвященный Дню защиты детей г. С.-Петербург, Chopperclub MC
1–2.06	Украинский байк-слет Украина, Крым, г. Судак, Сергей Таракан, МК «Островитяне»
1–2.06	Встреча байкеров Уральского региона оз. Увильды, Челябинская обл., МК «С ветром на спицах»
7–9.06	Региональный фестиваль автомотолюбителей «Северный ветер» г. Бердск Алтайского кр., АМК «Сибирь», АМК «Город мастеров»
8.06, 31.03	Пивное ралли-2002, два этапа г. С.-Петербург, Chopperclub MC
14.06	Слет «Светловодск-2002», Украина, г. Светловодск, МК Wild Bears
14–16.06	Региональный мотофестиваль «Курская дуга», г. Курск, МК Black Track
14–16.06	Мотослет «Байкеры против наркотиков» Беларусь, г. Витебск, МК Iron Raven
15, 22, 29.06	Мотопробег по городам Ленинградской области, сбор средств для детских домов и интернатов. Мотоклубы региона
21–23.06	Традиционная встреча «Улейма-3» р. Улейма, Ярославская обл., МК «Черные медведи», МК «Мото.Ру»
28–30.06	Мотофестиваль «Полный газ!!!» г. Кемерово, МК Highway Devils
28–30.06	Слет мотолюбителей, г. Малоярославец, администрация города
30.06–27.08	Мотопробег «Движение-2002» Москва – С.-Петербург – Таллинн – Минск – Киев – Кишинев – Днепропетровск – Одесса – Алушта – Судак – Анапа – Сочи – Ростов-на-Дону – Воронеж – Москва, МК «Мото.Ру» и дружественные мотоклубы по пути следования
Июль	2-я часть пробега «Пилигримы'01». Москва – Туапсе – Ростов – Москва, МК «Пилигримы»
Июль–август	Чемпионат России по автомототуризму «Горная Колывань» (экспедиция «Сибирь Трофи») в честь 200-летия камнерезного дела на Алтае Алтайский кр., Монголия, администрация края, ТССР, министерство РФ по физической культуре, спорту и туризму, ООО «Спутник-Алтай», «НБС-Мотор», журнал «Мото»
5–7.07	Краевое байк-шоу, г. Барнаул, АМК «Черный кот»
06.07	День байкера, г. Екатеринбург, МК «Урал», МК «Черные ножи»
18–20.07	Международный мотослет «Одесса-2002» – «Гоблин-шоу» Украина, г. Одесса, Андрей Гоблин
20.07	V Ирбитское мотошоу, г. Ирбит, Ирбитский МК
26–28.07	Байк-шоу «Молодое поколение против наркотиков-2002», оз. Медное, г. С.-Петербург, 33 км Выборгского шоссе, Chopperclub MC
26–28.07	«X-treme фестиваль-2», г. Новосибирск, МК «Безымянное братство»
Август–октябрь	Пробег «Паломники' 02», Москва – Индийский океан – Москва, МК «Пилигримы»
2–4.08	4-й Южнороссийский байк-фестиваль Тамань, Blacksmiths MC
9–11.08	Слет «Кубок Полякова» г. Бийск, АМК «Ява-Иж-спорт»
24–26.08	Слет «Шоу Моторов», Молдавия, г. Кишинев, МК «Кентавры»
6–9.09	Слет «Мемориал Бурец», г. Барнаул, АМК «Горизонт», администрация края
7–15.09	Экстрим-рейд «Караван-02», Ачердинские пески (Волгоградская обл.), ГОМ г. Волгограда, ТССР, редакция «Мото», МК «Группа организованных мотоциклистов»
20–22.09	III Международный мотослет «Днепропетровск-2002» Украина, г. Днепропетровск, Angels MC
29.09	Пятилетие МК «Мото.Ру», г. Москва
14.12	Тату-форум-2002 г. С.-Петербург, Chopperclub MC

Мотоклубы и другие мотообъединения, чьи мероприятия не вошли в этот перечень, могут прислать о них сообщения в редакцию «Мото» – информация будет опубликована.

БАЙКЕРСКИЙ КАЛЕНДАРЬ

Условия – на обороте

Заполните купон. Вложите в конверт и отправьте в редакцию по адресу: 103045, Москва, Селиверстов пер., 10

На конверте сделайте пометку: «ШАНС»

апрель 2002

МОТО ШАНС

ИГРАЮТ ВСЕ – ПОДПИСЧИКИ И ПОКУПАТЕЛИ ЖУРНАЛА В РОЗНИЦЕ

ЗиД

x2

Ф.И.О.

Адрес: почтовый индекс

Телефон: ( )

Условия см. ниже

Заполните купон. Вложите в конверт и отправьте в редакцию по адресу: 103045, Москва, Селиверстов пер., 10

На конверте сделайте пометку: «Суперприз»

Italjet JetSet

апрель 2002

НОВЫЙ СУПЕР ПРИЗ

ТОЛЬКО ДЛЯ ПОДПИСЧИКОВ

Ф.И.О.

Адрес: почтовый индекс

Телефон: ( )

ВНИМАНИЕ!

Новый **суперприз** для подписчиков!

Новинка сезона!

Дизайн AUDI TT!

Стильный, модный, престижный скутер Italjet JetSet 50

стоимостью 3 тысячи американских долларов достанется тому, кто заполнит купон, пришлет его в редакцию, и кому судьба благоволит.

Обязательное условие для получения приза – наличие у победителя **подписной квитанции**, оформленной на его имя на второе полугодие или весь 2002 год.

Купон будет напечатан дважды – в этом и майском номерах. Количество участвующих в розыгрыше купонов, присланных каждым из подписчиков, не ограничивается.

ПРИЗ В ИГРЕ!

АБОНЕМЕНТ на журнал 70594 (индекс издания)

МОТО

(наименование издания) Количество комплектов:

на 2002 год по месяцам:

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

Куда (почтовый индекс) (адрес)

Кому (фамилия, инициалы)

ДОСТАВОЧНАЯ КАРТОЧКА

ПВ	место	литер

на журнал 70594 (индекс издания)

МОТО

(наименование издания)

Стоимость	подписки	____руб. ___коп.	Количество комплектов:	
	переадресовки	____руб. ___коп.		

на 2002 год по месяцам:

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

Куда (почтовый индекс) (адрес)

Кому (фамилия, инициалы)

«ПИЛОТ» – НА ЗДОРОВЬЕ!

Вручать призы всегда приятно. Вдвойне, когда они достаются доброму человеку... В этом мы убедились еще раз, когда за мокиком «Пилот» в редакцию приехал очередной победитель наших розыгрышей. Он удивил: «А я ведь ходил в экспедиции вместе с парнями из вашей редакции – вместе путешествовали по Алтаю...» Вот те раз – как тесен мир! Здорово и то, что приз достался «нашему» человеку.

Знакомимся ближе. **Александр Гурьянов** живет в Новоалтайске, работает механиком в железнодорожном депо. Журнал читает с самого первого номера, на мотоциклах ездит уже лет двадцать. Гурьянов – один из создателей мототуристического клуба «Алтай», на протяжении нескольких лет его председатель.

Его очное знакомство с «Мото» состоялось в середине 90-х годов, когда журнал проводил масштабную акцию под названием «Алтайская кругосветка». Тогда в соревнованиях и горном путешествии с первопрохождением приняли участие более полусотни мототуристов из самых разных регионов России, в их числе и Гурьянов с друзьями. Александр Иванович, к сожалению, в сложные походы уже не ездит – не все в порядке со здоровьем. «После операции на сердце стало тяжеловато лазать по горам, да и в экспедициях никому не хочу быть обузой», – говорит он. Тем не менее, журнал по-прежнему выписывает, и на мотоциклах ездит, в клубе «Алтай» не последний человек. Словом, по-настоящему «наш» – «мотовский».

Еще раз поздравляем с выигрышем, желаем крепкого алтайского здоровья!

Ежемесячно в игре два мокика «Пилот». Чтобы выиграть, требуется заполнить купон и прислать его в редакцию. В розыгрыше могут принять участие и подписчики, и те, кто покупает журнал в рознице. Количество купонов, присланных каждым участником, не ограничивается. Купоны из этого номера будут помещены в лототрон в начале июня. О победителях сообщим в июльском номере. Удачи всем!

ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РОЗЫГРЫША, проведенного в марте, «Пилоты» будут вручены **Виталию Хабарову** из пос. Черноголовка (Московская обл.) и **Максиму Кададову** из Череповца.

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

ПРОВЕРЬТЕ ПРАВИЛЬНОСТЬ ОФОРМЛЕНИЯ АБОНЕМЕНТА!

На абонементе должен быть проставлен оттиск кассовой машины.

При оформлении подписки (переадресовки) без кассовой машины на абонементе проставляется оттиск календарного штемпеля отделения связи. В этом случае абонемент выдается подписчику с квитанцией об оплате стоимости подписки (переадресовки).

Для оформления подписки на газету или журнал, а также для переадресования издания бланк абонемента с доставочной карточкой заполняется подписчиком чернилами, разборчиво, без сокращений, в соответствии с условиями, изложенными в каталогах Роспечати.

Заполнение месячных клеток при переадресовании издания, а также клетки "ПВ — МЕСТО" производится работниками предприятий связи и Роспечати.

ЗВЕЗДНЫЕ КУРЬЕЗЫ

★ Участники группы **«Би-2»** продолжают покорять мотоциклетный Олимп. Парни уже делились с читателями «Мото» планами на то, как они будут жить с двухколесной техникой. Вскоре Лева Би-2 перешел к активным действиям. Он получил

неожиданный подарок – скутер Yamaha Neo's. Впечатления от него у музыканта приятные – маневренность и скорость аппарата очень помогают в городских «пробках». Поначалу он так увлекся лавированием в автомобильной толчее, что чуть было не угодил под грузовик. К счастью, все обошлось, и теперь Лева намерен практиковать более спокойный стиль езды. Тем более, что и австралийский период жизни «Би-2» приучил дуэт к виду солидных бизнесменов, добирающихся до сверкающих офисов верхом на «табуретках». Хороший пример тоже заразителен.

ЛУЧШИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ КНИГИ ВЫ ПОЛУЧИТЕ ПОЧТОЙ!

ИЗДАТЕЛЬСТВО За рулем

Мир автомобилей - 2002. Каталог. Код 20101. Цена 140 руб.
Каталог+CD. Код 20102. Цена 200 руб.

Мир грузовиков - 2002. Каталог. Код 20103. Цена 145 руб.

Мир мотоциклов - 2002. Каталог. Код 20104. Цена 145 руб.

Экспертиза "За рулем" 192 стр. Код 20105. Цена 80 руб.

Мир мотоциклов - 2001. Каталог. Код 10205. Цена 130 руб.

Энциклопедия автознаменитостей. 224 стр. Код 20107. Цена 450 руб.

Энциклопедия автомобилей. 576 стр. Код 20108. Цена 680 руб.

Энциклопедия грузовых автомобилей. 576 стр. Код 20109. Цена 700 руб.

Автомобильный справочник BOSCH – 2002. 896 стр. Код 20110. Цена 300 руб.

Комментарий к ПДД - 04. 2001. Код 20111. Цена 85 руб.

Подписка на журналы: 2-е полугодие 2002 г.

"За рулем"	"Мото"	"Лимузин"
код 20112; цена 252 руб.	код 20113; цена 168 руб.	код 20114; цена 270 руб.

ИЗВЕЩЕНИЕ

ЗАО ТД"Товары от "За рулем" ИНН 7707083893

р/сч № 40702810238070104200 в Стромынском ОСБ №5281/1600

к/сч № 30101810400000000255 в Сбербанке России
БИК 044525225

Плательщик

Адрес инд.

Назначение платежа	Сумма

Кассир

Подпись плательщика

КВИТАНЦИЯ

ЗАО ТД"Товары от "За рулем" ИНН 7707083893

р/сч № 40702810238070104200 в Стромынском ОСБ №5281/1600

к/сч № 30101810400000000255 в Сбербанке России
БИК 044525225

Плательщик

Адрес инд.

Назначение платежа	Сумма

Кассир

Подпись плательщика

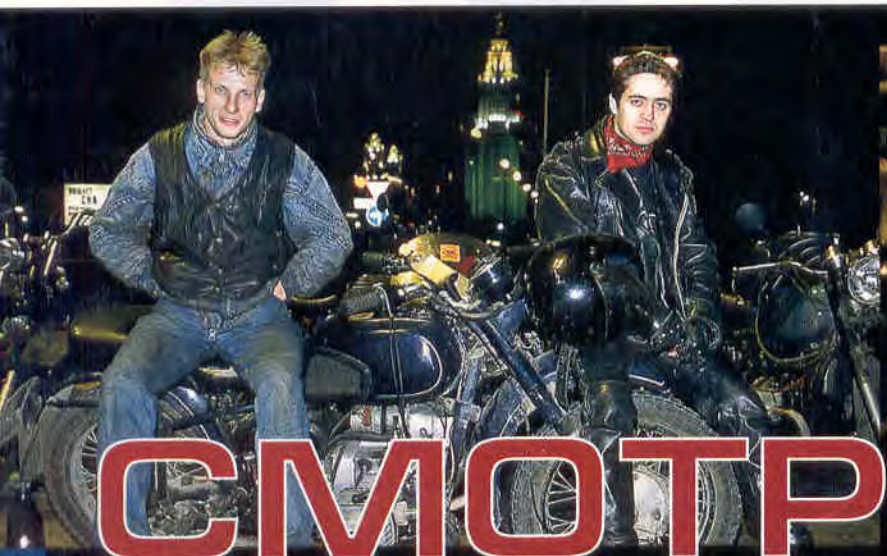
Для того, чтобы заказать книги, журнал(ы):

- воспользуйтесь типовой квитанцией Сбербанка;
- внесите код(ы) издания в графу "Назначение платежа";
- общую сумму заказа впишите в графу "Сумма";
- заполните квитанцию полностью;
- оплатите заказ в любом отделении Сбербанка или на почте;
- для ускорения обработки заказа отправьте оплаченную квитанцию или ее копию (можно скопировать авторучкой на бумаге или открытке) по адресу: 105023, Москва, а/я 23, "За рулем-почтой";
- заказ можно сделать и по Интернету – http://www.zr.ru (Книга – почтой).

Внимание!

Цены действительны до 01 июля 2002 года.
Заказ высылается ценной бандеролью сразу после получения платежа.
Доставка осуществляется только по России.

Дополнительная информация:
по почте:
105023, Москва, а/я 23,
тел./факс: 369-74-42.
E-mail: zr@novopost.com



СМОТРОВАЯ

**«Многие склоняют:
«Смотровая, на Смотровой»...
А что это такое?»**

Из письма Григория РАЧКОВА, Караганда

Роман ДОМБРОВ,
фото **Александра БАТЫРУ**

Это место в Москве центровое и... колдовское, здесь дух захватывает: громада Университета закрывает полнеба с одной стороны, с другой – крутящий обрыв, а за ним вся столица, как на ладони. Целый день на площадке клубится разношерстный люд, но вечером подтягиваются и всех вытесняют «двухколесные».

Сначала здесь кучковались «явисты» и «ижисты», затем их «разбавили» оппозитчики. Делали вид, что «фиолетового», когда московская милиция «делала стойку» на группу мотонаездников числом более одного. Однако и «бегать» приходилось. Нынче милиция за мотоциклистами гоняется реже и разве что для профилактики. Да и мотолюд теперь другой – не шпана.

На Смотровой уже давненько существует «разделение по видам». Если раньше любой «ижатник» оказывался здесь одним среди всех, то теперь у каждого своя территория, в зависимости от класса мотоцикла. И «со свиным рылом в калашный ряд» особо не сунешься... Но вот что рассказывают сами завсегдатаи.

Александр Волошин эпизодически посещает Смотровую с начала 90-х: «Деление «по ранжиру» складывалось по мере появления иномарок. Сейчас слева и справа стоят «грязнули», или «совки» – на отечественных мотоциклах. В центре – царство дорогих Yamaha, Honda и прочего. Внутри них свои тусовки: чопперисты, спортбайкеры, туристы, кроссмены... Но «отечество» до сих пор доминирует на Смотровой.

Наиболее близки к «совкам» те, кого принято называть «железяками», или чопперистами. Хотя многие из них спорят: дескать, не чоппер у меня, а круизер... Это – тонкости. Важно, что они спокойны, уравновешены, часто даже флегматичны, к беседам расположены.

Евгений Кузнецов за рулем Yamaha Virago три года: «Еще пару лет назад «классовый вопрос» в мотодвижении просто не существовал – мотоциклисты были наперечет, и все радовались новым контактам с себе подобными. Теперь тусовка перенасыщена, и вступают в силу законы современной жизни: у богатых – причуды, у бедных – только мечты».

Роман Корольков – «на колесах» несколько лет, на Смотровую ездит каждую неделю: «Да ладно вам – разве сюда можно не приезжать!.. Здесь ощущаешь присутствие того, что называется городским шармом: пестрый люд, музыка, смех, кафе... Зачем «загружаться»? Здесь отдыхают душой, многие только и живут ради этих смотрин».

У Михаила Крешенского, чоппериста и тусовщика со стажем три года, другое мнение: «Все проще. Кто покупает аппараты по цене однокомнатной квартиры? Уровень этих людей понятен, и они привнесли в мотоциклетное сообщество диковатые нравы. Разумеется, далеко не все «дикие», но представьте, если новичок напорется на такого «глушителя» (я так их называю – они «гасят» нормальных людей)? Навсегда пропадет желание сюда ездить».

Михаила прерывает некто Хома на громадной Yamaha Royal Star: «Я буквально живу Смотровой, меня здесь знает каждая собака. Слышал краем уха вашу беседу и скажу, что совершенно с вами не согласен. Любой найдет себя в тусовке. Тут свои авторитеты и звезды, свои отношения, враги, сплетни, слухи... Но и друзья – тоже!»

Пилот новенькой Yamaha R1 Павел Савченко эмоционален и критичен: «Здесь уровень средней школы: многие являются сюда девчонок поразить и себя показать. «Отжиг» резины, проезд на заднем колесе... Хорошо, что еще мобильниками не хвастаются... Еще пара лет – и на Смотровой будут собираться одни высокооплачиваемые дебилы, способные ездить только по прямой».

– Так было всегда: одни развлекаются, другие в музеях просвещаются. По мне – так хорошо, что Смотровая столь разношерстная, – возразил Саша Кутепов – другой «пластмассовый», – каждый найдет собеседника своего уровня. Но многолюдье Смотровой скоро закончится – уже сейчас многие расползаются по барам и ресторанчикам.

– Здесь все меняется не в лучшую сторону, – подключился безымянный представитель скутерного племени. – Недавно один «крутой» пырнул ножом здесь паренька из «спортов» – вот и сюда пришел беспредел... Мотоциклетный мир больше не назовешь чистой страной, в которой все граждане – братья.

– Не нойте, – в сердцах бросил на асфальт недокуренную сигарету некто Папелац на тюнингованном «сибиэре». – Разве не вы каждый вечер «пуляете» сюда лишь для того, чтобы побазарить с дружками, шикануть новым комбинезоном или обвесочкой? Не надо из себя строить мучеников. Каждый из нас в глубине души любит это место и жить без него не может. Все остальное – фигня! Перетрется...

Примерно вот такая она, московская Смотровая на Воробьевых. Еще до недавнего времени мы, случалось, ругали это место, вздорили, но всегда возвращались, потому что воздух здесь особый – легкий. Теперь отношение к ней двойственное. Смотровая в том не повинна – она всего лишь отражение того, что творится в обществе. И все равно сюда тянет. ⏮

ЧЕЛОВЕК «С ХОЛКИ»

Макс ЮКО

На миллионы лет назад уводит нас история происхождения московского виртуального клуба «moto.ru». Во времена, когда человек еще только пребывал «в проекте», а Землю сплошь покрывали девственные заросли и она представляла собою сплошную Бразилию, где много-много диких обезьян, так вот тогда обезьяны щедро плодились, по лианам носились, и одни детеныши держались у сосцов кормилицы, а другие сидели, ухватившись за холку. От тех, кто верхом, пошел вид под названием «мотоциклисты». К нему принадлежат и моторушники – так считает Владимир, он же Зяблов, он же Босс, он же создатель и лидер «moto.ru».

Свое авторство «Теории происхождения видов» он отрицает – перекладывает ответственность на какого-то норвежского естествоведа, однако не отказывается выведенные из нее критерии использовать в клубном и широком смыслах. Людей, считает, можно разделять так: «из-под пуза» и «с холки». В этом, согласитесь, что-то есть.

Как Босс соорганизовал наездников в «moto.ru» – тоже история давняя. И добрая. Корень добра – в натуре Зяблова: развлекаться в одиночку ему скучно. Еще 10-летним, когда в ответ на просьбу подарить ему мопед получил родительский отказ, подбил приятеля слепить воедино раму от велосипеда «Школьник», моторчик Д-4 и заднее колесо от «Камы». Получилась стандартная по тем временам газулька, она дырчала и возила. Понадобился бензин. И мальчик Вова придумал свой первый в жизни бизнес. Провел во дворе рекламную компанию, и к мальчишкам-мастеровым явились клиенты с заказами на те же простецкие газульки. Заказы выполнялись по таксе: рупь плюс жвачка.

Через несколько лет сосланный, как и великий поэт, в Пятигорск (на лето к бабушке), будущий деятель отечественного мотодвижения по случаю приобрел кроссовую «помойку» (рама – от «Восхода», аммортизаторы – от «Ижа», колеса неизвестного происхо-

ждения), соблазнил в компанию местного паренька, и они вдвоем («Плохо одному, один – не воин...») заставили «помойку» прытко передвигаться. Хватило ее не надолго, но недолги хватило, чтобы освоить приемы пилотирования, в том числе форсаж (от слова «форсить») на одном заднем колесе... Босс благодарен той «ссылке на Кавказ» и контактам с мотохламом: «Убежден, что каждый должен сначала научиться контролировать мощь на аппаратах средней паршивости. Если «чайник» начинает с ураганного Super Blackbird, то гарантированно со всей дури въезжает в стену». Сам Босс в свои тридцать с небольшим украшен несколькими шрамами – от ушибов. Но ни разу не имел удовольствия залечивать переломы и даже вывихи. Тьфу-тьфу-тьфу!..

«Стена», правда, случилась. В 97-м достопамятном для него году приобрел Honda VF750. Не сдержал обуявшее желание – погнал... Асфальт только продирался сквозь снежок, ледок и лужицы – а он, мятежный, газовал и просил бури удовольствий. Получил... Пикантность ситуации привносил тот неизвестный для зевак факт, что донельзя перепачканный и ободранный персонаж не какой-нибудь хмельной оторва, а недавний выпускник факультета международных отношений престижного МГИМО (в который поступил без блата, а исключительно благодаря содержимому мозгов), а также слушатель магистратуры международного права вышеозначенного элитарного института (впоследствии ее успешно окончивший, ставший магистром и получивший, таким образом, второе образование), сотрудник Интерфакса, свободно владеющий английским и испанским. Правда, все это его не спасло от «стенки».

Кататься, валяться и общаться с самим собою стало скучно. На Смотровой торчать тоже, поскольку тогда здесь доминировала тусовка передельщиков российских мотошедевров («японоводов» в столице еще было мало), а Володя мало что понимал в их конструкторско-дизайнерском трепе. Где искать тех, кто понимает его? Обладая умом и сообразительностью, а также будучи личностью продвинутой, он зарегистрировал (в том самом 97-м) в Интернете сайт «moto.ru» и через него обратился: «Поговорим?». Объявились собеседники, общие интересы и ни к чему, казалось бы, не обязывающие контакты... Вот именно – казалось... Когда со временем сайт пришлось «перевозить» на другой домен, посыпались сообщения: «Ты что, сдурел? Зачем, гад, отключил сайт!?» Понял фундатор: мы в ответе за тех, кого приручили.

А физический – не виртуальный контакт? Разумеется, договаривались и катались, вместе «закрывали» сезон-97... Шел ливень, и Зяблов не рискнул ехать в назначенное место «верхом» – от-

правился на автомобиле. Тем более, что был убежден: никто, если не дурак, на улицу нос не сунет. «Дураков» подтянулось десятка полтора пеших, а несколько вконец безбашенных приперлись на мотиках. Провели время душевно и остались довольны друг другом. На открытие следующего сезона собралось много больше, и когда Зяблов начал произносить подобающие событию слова, с задних рядов моторушников уже кричали: «Не слышно!.. Не видно!..» Пришлось вскарабкаться на столб. Столбовые приветствия с тех пор стали традиционными... Всякий раз обозревая клубную толпу сверху или пересчитывая подушно всех визитеров на сайте, Зяблова поднапрягала мысль: «Moto.ru уже не шутки». Впрочем, тогда его уже нарекли Боссом.

Когда слышишь «клуб виртуальный», впору хмыкнуть... В сущности, он таким и является. На этот сайт, самый развитой из мотоциклетных, «входят» мотоциклисты из Москвы и с самых российских окраин, а также из мест заокраинных – вплоть до Америки и Австралии. Но клуб еще какой «контактный»: моторушники аж женятся – свадебок пять уже отгуляли. Замечательный парень из Жуковского по прозвищу Отец взял в супруги девчонку по имени Майа (свадебный экипаж сопровождал мотокортеж). Девушка Пумпочка выбрала в мужья Макса. Прошедшим декабрем на «соплеменнице» женился видный моторушник Капитан Краб... Вот вам и «виртуальный»!.. Но случались и разводы... Наблюдательный Босс вывел закономерность: крепкие семьи мотоцикл еще больше сплачивает, некрепкие – разрушает. То и другое – к добру.

Контакты возникают не только в покатушках, но и в пейнт-болл-баталиях, если зима, – в гонках на закрытых картинговых трассах, культпоходах на концерты, а недавно группа товарищей побывала на «Онегине» в Театре на Таганке... Наверное, еще и в жажде приобщиться к культпросвету спешат зайти на сайт клубари. «Пока не протюхаю все новости в moto.ru, к работе не приступаю. Начальник смирился», – такого рода сообщения в «конфе» промелькнуло не одно. Догадайтесь с трех раз, кто затевает «культурную программу»?

Но не только же за развлекухой льнут на сайт, словно он медом помазан! Здесь есть то, без чего «люди с холки» себя не мыслят – возможность без перерывов на выходные, ночной сон, принятие пищи и внесезонные паузы о мотоциклах взапой делиться, спорить, аргументировать...

Какова при этом роль Босса? Может, сотворенному им виртуальному сообществу в его нынешнем виде он уже не очень-то и нужен? Тем более, что как клуб «moto.ru» нигде не зарегистрирован, значит, он, Зяблов, не легитимный, как нынче модно вворачивать, лидер (президент, директор, главарь...). В клубе ни тебе устава, ни подчинения, ни членских взносов... Но ни тем ли и сплочен этот союз, что он представляет собою – попробуем сформулировать – неподконтрольную саморегулирующуюся неорганизацию (произнести казенное «структура» язык не поворачивается)? Если проще, – здесь нет обязаловки.

Так нужен ли клубу администратор-доброволец Босс?.. Однако отстранись он от дел, посыпятся сообщения известного содержания: «Ты что, сдурел?..»

У большинства российских мотоциклистов давняя жгучая проблема: куда ехать? Ну, собрались, потрепались, простреляли по городу – час-полтора убили. Дальше?.. У моторушников такой проблемы нет. Босс вспомнил о байкерской традиции совершать тойраны – «игрушечные поездки» в детские дома. Зяблов рассказал, что в 2000 году Ильич из дружественного Вулкан-клуба подал идею: поехали в детдом! Босс бросил клич на сайт.

Чего ждал? Что съедутся в лучшем случае десяток-полтора человек, скинутся по сотне, купят пряников на все... Одних мотоциклов прибыло больше полста, привозили набитые вещичками сумки, в «шапке», пущенной по кругу, набралось что-то около трех тысяч долларов. Закупили самые лучшие теннисные столы, боксерские перчатки, спортивные снаряды... Ехали далеко и радостно. Когда выгрузили спортинвентарь, стали вынимать содержимое пакетов. Шум, гвалт, «спасибо!». Все доставалось малышне... Поодаль к косяку прислонился взрослеющий подросток-кегля. Он, по всему видать, и не ждал, что найдется что-то по его фигуре. Кто-то из гостей заприметил затаенную горечь в его натянутой улыбке, кинулся копаться в недрах сумки и извлек... настоящие байкерские кожаные штаны!!! Они пришлись впору!..

– Я сделал для себя открытие, – делился Босс. – Мотоциклисты, лишенные, казалось бы, мягкости, внутри отзывчивы, даже сентиментальны, и готовы поделиться куском.

«Завелись» целые фирмы. К одному из визитов к сиротам компания «Камелот» выделила 400 пар модной обуви. Даже если они по десять долларов каждая, сколько стоила вся «партия»?..

...Звонил директор одного из детдомов: «Знаете, за что «спасибо»? У нас ведь, считайте, казарма. Дети смотрят по телевизору фильмы, и то, что в них, – сказка, несбыточная мечта. Так вот самое ценное, что вы сами – «реальные» приехали на мотоциклах. До них дошло: то, что за пределами «казармы», – реальность, у них есть перспектива стать такими же, как вы – быть «на коне».

О тойранах всегда прочитаешь на сайте moto.ru. И это ценно: в эпоху раздраев, коварства и цинизма добро пусть будет видным. Оно души греет.

Но можно прочитать о прошлогодней поездке бригады виртуального клуба в Испанию на один из этапов Гран-при, о готовящемся грандиозном путешествии через полстраны с заездом в сопредельное ближнее зарубежье. В него может включиться каждый, и тогда для вас тоже перестанет существовать проблема, куда податься. Чтобы примкнуть, не нужно быть ничьим ни мембером, ни «нечленом» moto.ru. Нужно просто быть.

Сейчас Босс поглощен очередным своим проектом. После того, как поставил на ноги магазин мототоваров, пытается организовать ему такую, знаете ли, «пристройку» – комплекс, состоящий из мотосервиса, бара, дискотеки и, на минуточку, отеля для странствующих мотоциклистов. Это, следует понимать, проект первого в стране мототеля (название – автора, но я его с удовольствием подарю Зяблову). Все это хозяйство будет проходить под брэндом moto.ru. Летом оно должно быть готово.

Планы мотолеоновские.... пардон, – наполеоновские, трудно поверить, что в намеченные сроки выполнимые. Однако сомнения растворяются, если вспомнить, что Босс – «с холки». ⏮

КЛУБ-ИНФО

МОЛДАВАНЕ ПОЕХАЛИ!

Мотодвижение в Молдавии угасало: практически умер официальный мотоспорт, известная некогда на всю страну трасса на Скиносах заросла травой...

Несколько лет назад мы, старые «совковые» мотоциклисты, решили возродить мотожизнь в Кишиневе. Хотелось доказать продви-

нутым соседям, что молдаване умеют ездить не только на волах.

15 мая прошлого года зарегистрировали мотоклуб «Кентавры». Вдохновителем объединения стал старейший байкер Герман Виржиковский. Собственными руками он отреставрировал Triumph Bonneville 1978 года. А уже через четыре дня после официального рождения состоялось боевое крещение – клуб организовал концерт Владимира Кузьмина.

«Кентавры» не скучали. Самым массовым стало августовское «Шоу моторов», на которое приезжали гости из России и Украины, а городской голова даже стал почетным байкером. В ноябре федерация мотоспорта Молдавии провела международный мотокросс.

Члены клуба люди в основном молодые. Пока мы далеко не ездим – «прикатываемся» друг к другу. И строим трайки: насмотрелись глянцевых журналов – захотелось такое же чудо построить своими руками. Один, на базе «Запорожца», уже собрали. Второй (он на базе 2-литрового «хондовского» мотора) на подходе.

Двухколесная жизнь в республике возрождается. Заезжайте, у нас в Молдавии есть что посмотреть! ⏮

Сергей ВОЗОВИКОВ, президент мотоклуба «Кентавры»

БОРЬБА С МЕЖСЕЗОНЬЕМ

«Зимний этап скутерных гонок» – звучит экзотично. Между тем снежные баталии на «табуретках» давно стали регулярными. Мембер столичного скутерклуба **Станислав Галицын** рассказывает, как все происходило.

– По инициативе недавно созданной школы технического воспитания молодежи Pilot Racing Team в начале зимы прошли зимние скутерные гонки. Они состоялись на мерзлом асфальте нового картодрома клуба «Пилот» в Медведково. Качество трассы, техническая база, организация – все на высшем уровне. Начало заездов заинтриговало: фаворит соревнований пилот команды Hiper Bike Владимир Иванов ошибся и пропустил вперед 14-летнее дарование команды Pilot Racing Team Никиту Ушакова. Только на последних кругах Иванов восстановил статус-кво, в результате он и Ушаков заняли соответственно первое и второе места, третий результат показал Александр Медведев.

Второй этап гонок прошел на льду водного стадиона «Динамо», его организаторы – Pilot Racing Team, МСК и правительство столицы. Лед канала им. Москвы разукрасили раствором марганцовки и песком. Широкие повороты, в которых в ряд помещались все шесть участников, длинная стартовая прямая – трасса вышла образцовой. Участника на тяжелом двухместном Honda Lead все время разворачивало «по ветру», а небольшой вес пилота Никиты Ушакова, так помогавший на чистом асфальте, превратился в помеху – пару раз на поворотах наездника «сдувало».

В итоге призовые места распределились так: первым стал Вадим Вартанян на Malaguti Crosser MHR70 cc, вторым – Александр Виноградов на Piaggio Zip MHR70 cc, третьим – пилот «Тринити-МСК» Денис Филиппов на Peugeot Trekker 50 cc (том самом скутере, который описан в «Мото» № 2/2002).

Управление скутером зимой чем-то напоминает катание на сноуборде: одно неверное движение – и ты скользишь отдельно от «мотодоски». Снег не позволяет быстро разогнаться или остановиться, аппарат так и норовит развернуться вокруг своей оси. Огромного напряжения требуют попытки удержать скутер от падения. Дают о себе знать и специфические условия спортивной гонки – на всей дистанции идет жесткая контактная борьба, все опасаются падения соседа, осколки пластика облицовок разбросаны на трассе...

Знакомые крутят пальцем у виска: «Вы – чокнутые!» Иностранцы вообще не верят, что подобное возможно. Заявляю авторитетно: все это происходило и будет происходить, потому что мы из тех, кто, севши на два колеса, ищет экстрима. И нам, экстремальным скутеристам, в соревнованиях на снегу и по льду легче пережить межсезонье: одна такая гонка идет за пару месяцев безмятежных летних покатушек. ⏮

А БЫЛ ЛИ ЭКСТРИМ?

В середине февраля в Жуковском в рамках соревнований этапа Открытого чемпионата России по зимнему мотокроссу состоялось зимнее «Экстремальное Bike Party». Организатор – местный мотоклуб «Ночные ястребы» обещал обширную развлекательную программу, а также всем приехавшим на мотоциклах специальные призы и состязание в свободном заезде на гоночной трассе.

Мероприятие проводилось при поддержке Национальной молодежной лиги и Департамента по молодежной политике Минобразования России. Несмотря на такую мощную подпору праздник не очень-то сложился. Участников прибыло, прямо скажем, не густо – около полутора десятка мотоциклистов. Прошли стандартные конкурсы – «бочка», армрестлинг и «фигурка» по снегу, а это уже не свежо. Разнообразие в зрелище внес офроуд на самодельном лайттрайке какого-то сумашая из Солнечногорска – под восторженные крики зрителей он выписывал по местным буеракам.

Еще и погода подкачала – оттепель превратила кроссовую трассу в болото, в которое никто из байкеров не рискнул сунуться.

Не следует строго судить организаторов – идея масштабного зимнего экстрима очень даже неплоха. В другой раз все получится. ⏮

ЕСТЬ РАБОТА!

Если у вас высшее образование, вы любите мотоциклы и знаете их «до винтика», а также можете литературно излагать свои мысли на бумаге, постоянно живете в Москве или ближнем Подмосковье, – то, может быть, вы тот человек, который должен работать в журнале «Мото».

Гарантируется нехватка свободного времени и отсутствие личной жизни.

Резюме – по факсу: **(095) 737-41-92 или e-mail: moto@zr.ru**

Мотоциклист! Прими участие в самой уникальной акции 2002 года от ДОАО "Ижмаш-Мото"

Войди в число первых

мотоцикл "Корнет" (50куб.см.) - 17 000 руб.

мотоцикл "Юнкер" - 33 000 руб.
(с кофрами - 39 000 руб.)

Новый стиль
Новые идеи
Новые товары

приглашаем к сотрудничеству региональных представителей

Для участия необходимо прислать заявку на понравившийся мотоцикл до 20 мая 2002 г и мы доставим его тебе бесплатно

Внимание! В рамках акции предприятие гарантирует доставку только 300 мотоциклов "Юнкер" и 50 мотоциклов "Корнет".

1. Вырежь изображение с понравившимся мотоциклом, укажи свой адрес,контактный телефон и отошли по почте, эл. почте или факсу
2. После получения подтверждения о регистрации заявки и согласования адреса доставки оплати стоимость мотоцикла в любом отделении Сбербанка РФ по указанным реквизитам
3. После оплаты стоимости мотоцикла вышли копию квитанции, паспортные данные, почтовый адрес

Адрес для регистрации заявок:
426006, Россия, Ижевск, ул. Телегина, 30,
ДОАО "Ижмаш-Мото", отдел маркетинга
эл. адрес: md@moto.izhmash.ru

Платежные реквизиты:
ООО "Иж Юпитер-Сервис" ИНН 1834023917
426006, Россия, г. Ижевск, ул. Автозаводская, 5
р/с 40702 81080 00000 10587 в ОАО «Уральский Трастовый Банк» г. Ижевск,
к/с 30101 81020 00000 00869 БИК 049401869 ОКОНХ 14342

Также мотоциклы можно приобрести у торговых представителей ДОАО "Ижмаш-Мото". Их координаты смотри на сайте www.izhmoto.ru

Подробности по телефонам(3412) 542-611, 495-767, факс (3412) 541-643

Форма № ПД-4

Извещение

образец

ООО "Иж Юпитер-Сервис"
(наименование получателя)

1834023917 (ИНН получателя платежа) № 40702810800000010587 (номер счета получателя платежа)

в «ОАО «Уральский Трастовый Банк» г. Ижевск
(наименование банка получателя платежа)

БИК 049401869 № 30101810200000000869 (номер кор./счета банка получателя платежа)

оплата мотоцикла "Юнкер"
(наименование платежа)

Сумма платежа 39 000 руб. 00 коп.

Сумма платы за услуги ____ руб. ____ коп.

Итого ____ руб. ____ коп.

Кассир

Бывший «Урал»

ПАРНОЕ КАТАНИЕ

Петр ГУСЕВ, Москва

Стандартные оппозиты убоги и уродливы. Надоело натыкаться взглядом на спутанные клубки проводов, тросиков и подтеки масла. Мотоцикл должен быть, во-первых, красивым и запоминающимся, во-вторых, толково сделанным. Потому и решили с другом изваять чопперы. Почему их? Приличный эндуро или, не дай Бог, стритфайтер из оппозита не выйдет, да и не наш это стиль.

За основу взяли «Урал-Соло» и «Днепр-11». Договорились: друг другу мы помощники и подмастерья, но каждый творит аппарат по собственному разумению. Разобрали обе машины до винтика и растащили по квартирам.

Рамы, разумеется, удлинили, чтобы база соответствовала канонам стиля. Подняли рулевые колонки. Задача посложней – «перекроить» задние части мотоциклов. К этой непростой задаче вынуждало решение использовать «на корме» колеса от «Москвича-2141» размером 14/175/70. Инженерная мысль Саши работала быстро и четко: в считанные дни вычертил заднюю ступицу, на которую с помощью четырех «волговских» шпилек «сел» бы диск. Маятники, понятное дело, также разварили под широкую резину.

Следующий этап – задние тормоза. «Ижевская» гидравлика нам показалась слишком банальной – остановились на скобе и диске от ВАЗ-2108. В качестве рабочего тормозного ци-

Царское катание

линдра использовали цилиндр сцепления от «вазовской» «классики». Тормоз теперь «хватает» намертво.

Покончили с «кормой» – перешли к облагораживанию «фасада». Мы заказали, а нам изготовили и отхромировали широкие стальные траверсы. В них установили чуть удлиненные лицензионные перья от «Ижа» – для чоппера они то, что надо. Для «Днепра» нашли тюнинговый тормозной диск и колесо под 42 спицы, на «Урал» установили «ижевское» «литье» со стандартным диском.

После того как мотоциклы «встали на ноги», началась отделка. Тут уж поток конструкторской и дизайнерской мыслей «разделился»: каждый руководствовался собственным вкусом.

Начали с баков. Для «Урала» до 30 литров разварили «танк» от К-750, встроили в него стильную приборку. Взгляните на фото: смотрится, согласитесь, не хуже «фирменной». И на «Днепр» нашли «топливовместилище» – от той же «кашки», но «трогать» его не стали – для «Днепра» и без того хорош. Панель приборов в виде трех стаканов, срезанных под углом 45 градусов, поместили по левому борту. На бак же посадили и соответствующие моде «рога». На «Урале» – прямой руль «под дрегстер».

Подошла очередь крыльев – их фигурно и, опять-таки, сообразно общему стилевому замыслу, вырезали из заводских. Затем приступили к изготовлению сидений из кожи – освоили ремесло скорняков. Помучились изрядно, искололи все руки, но реализовали-таки принцип «стильно и практично». Выхлопные трубы для бывшего «Соло» переделали из штатных – против них у ГИБДД не возникнет возражений. А вот «Днепр» с тюнингованными «рыбьими хвостами» теперь стоит «вне закона». Надеюсь, автоинспектора знают истину о том, что красота требует жертв, и не станут придираться. Электропроводка самодельная, на базе автомобильной – схему мы «сдули» в журнале «Мото».

«Обвеска» на месте – можно заняться выносом передних подножек. Вот это оказалось чуть ли не самой сложной и, главное, трудоемкой задачей. Пришлось разрабатывать чертежи, искать «дядю Васю» на соседнем заводе – он выточил подножки, а затем и хромировал их.

Осталась мелочевка, но без нее мотоцикл как суп-харчо без приправы. Тут уж мы нафантазировались от души.

Через год обыкновенные «Урал» и «Днепр» превратили в стильных красавцев. Мы находим, что лучше всего они смотрятся в паре, хотя и каждый сам по себе хорош...

А руки снова «чешутся», в голове ворох замыслов... Кто хоть однажды сотворил что-то стоящее, и получилось, уже не остановится.

ИСКРОМЕТЫ

ВСЕ – ГОДЯТСЯ

Владимир БЕЗРУКОВ

Литровый байк заглох в левом ряду скоростной магистрали. Жму на кнопку стартера, но аккумулятор не в силах запустить двигатель... Слева – метровый отбойник, справа – нескончаемый поток машин. Знаете, сколько времени автомобиль стоит нетронутым в левом ряду? По статистике, не более трех минут – и в него обязательно кто-нибудь въезжает.

В том приключении виноват был я сам: сел на мотоцикл, который не смог завестись от собственной батареи, так я удосужился «прикурить» – понадеялся, что во время поездки батарея зарядится от генератора. Не зарядилась...

После этой истории и направился в магазин: что у вас есть ампер на 18 в час?

Такие аккумуляторы используются на тяжелой мототехнике – они для аппаратов с большеобъемными двигателями, снегоходов и ATV. «Размерчик» оказался редким – удалось найти только пять моделей: Varta 51801518

YB18-A Yumikron. Производитель – Yuasa, Япония. Габаритные размеры: 187,5x89,5x162 мм. Масса с электролитом – 5,5 кг, необслуживаемая. Цена – 2800 руб. Самая легкая из представленных образцов. Соответствует всем техническим требованиям. Несомненный лидер теста.

51801518 Varta. Производитель – Германия. Габаритные размеры: 189x89,5x163 мм. Масса с электролитом – 5,8 кг. Цена – 2600 руб. При покупке продавцы выдали талон о гарантии изделия на 12 месяцев. На его оборотной стороне подробная инструкция (на русском языке) о подготовке к эксплуатации и правилах пользования. Батарея продемонстрировала очень ровные показатели во всех режимах работы.

из Германии, отечественный аккумулятор – 6МТС-18А1, он из Комсомольска-на-Амуре (завод КнААЗ), Yuasa Yumikron YB18-A – японский, CTX18L-BS Kyoto, произведенный в Тайване. Аккумулятор YB18L-A Kyoto не содержит на корпусе надписи о стране-производителе. По маркировке напоминает Yuasa, в магазине же уверяли, что производитель тот же – Тайвань.

Испытания производили основательно – в аккредитованной Госстандартом лаборатории. База для проведения теста – действующие в России требования ГОСТ 959-91 – «Батареи аккумуляторные свинцовые стартерные напряжением 12В для автотракторной и мотоциклетной техники». Результаты приведены в таблице 1.

Начали с осмотра внешнего вида – как сержант осматривает солдат на утреннем построении: все должны быть опрятны и подтянуты. Этот этап без замечаний выдержали все. Второй «пункт программы» – проверка правильности и четкости маркировки – она должна быть прочной, разборчивой, содержать название страны и фирмы-производителя – покупателю надо же видеть, что берешь. Только одна батарея вызвала подозрения – YB18L-A Kyoto: название страны на ее корпусе нет. А вот дату изготовления обнаружили на одном лишь отечественном изделии. Еще о надписях. Номинальное напряжение и емкость указаны на 6МТС-18, YB18-A Yuasa и на Varta, ток стартерного разряда – только на той, что из Комсомольска (90А по ГОСТ) и Германии (180А по Единым европейским нормам – ЕЕН). Знаки полярности – и на том спасибо – нанесены на всех.

В первом испытании определили фактическую емкость опытным путем: при температуре +25°С разряжали аккумуляторы током 0,9А на протяжении 20 часов до достижения напряжения на клеммах 10,5V. Заявленную емкость подтвердили все испытуемые.

Большинство современных мотоциклов запускается с помощью электростартера, поэтому способность батареи кратковременно выдавать большой ток весьма актуальна. Все ли ею обладают? Провели два вида испытаний. Первое – на соответствие требованиям ГОСТ 959-91, а второе – Единым европейским нормам (пришла пора ориентироваться на них: со следующего года они вводятся в России). Осмотр показал, что в качестве стартерных предлагается использовать только КнААЗовский и Varta. Но мы ведь дотошные, так что испытывать решили все образцы. В каких условиях? При температуре минус 18°С, токе нагрузки I_p = 90А. Согласно стандарту, напряжение на выводах батарей на 30-й секунде не должно упасть ниже 9,0V. С этой задачей все справились успешно.

CTX18L-BS Kyoto.
Производитель – Тайвань. Габаритные размеры: 205x89,4x162,5 мм. Масса с электролитом – 7,5 кг, необслуживаемая. В комплект поставки входит кассета с электролитом, крепеж и инструкция по приведению в действие и эксплуатации (на английском). Цена – 3100 руб. Эта батарея превысила заявленный показатель по емкости на 6,5Ah и показала лучшие результаты при 20-часовом разряде.

6МТС-18А1.
Производитель Россия – «Комсомольск-на-Амуре аккумуляторный завод». Габаритные размеры: 187x91x162 мм. Масса с электролитом – 6,24 кг. Необслуживаемая. В комплекте поставки прилагается крепеж для подключения к электрической сети. Цена – 445 руб. Соответствует всем требованиям ГОСТа. Лучшее соотношение «цена–качество».

Таблица 1 РЕЗУЛЬТАТЫ ИЗМЕРЕНИЙ БАТАРЕЙ НА СООТВЕТСТВИЕ ГОСТу И ЕЕН

Вид испытаний	Требования по ГОСТу 959-91	6МТС-18А1	YB18L-A Kyoto	YB18-A Yuasa	CTX18L-BS Kyoto	518015018 Varta
Испытание на емкость при 20-часовом режиме разряда, Ah (min-max)	Не менее 18Ah	19,3–20,0	20,7–22,7	17,6–18,6	18,6–24,5	19,3–20,4
Испытание стартерным режимом разряда при t –(18±1)°С и токе 90А	Параметры разряда: напряжение на выводах на 30-й сек от начала разряда не менее 9,0 V	9,0	9,35	9,35	9,2	9,3
	Продолжительность разряда не менее 2,5 мин	3,37	4,2	3,57	2,5	3,57
I_p = 180А (в течение 10с), пауза 10с	Напряжение на выводах на 10-й сек от начала разряда не менее 7,5V	6,4	7,4	7,1	6,35	7,3
Разряд I_p = 108А до напряжения 6,0V	Общая продолжительность разряда не менее 1,5 мин	2,37	2,65	2,20	1,5	2,52

Таблица 2 ФАКТИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БАТАРЕЙ

Тип батареи и фирма-изготовитель	Фактическая емкость, Ah	Среднее разрядное напряжение, V	Масса батареи с электролитом, кг	Объем батареи, $дм^3$	Удельные характеристики			
					при 20-часовом режиме разряда		на стартерном режиме разряда при t=–18°C и токе I_p=90A	
					Вт.ч/кг	Вт.ч/$дм^3$	Вт.ч/кг	Вт.ч/$дм^3$
6МТС-18А1 КнАА3	20,0	11,83	6,24	2,78	37,9	85,1	0,074	0,167
YB18L-A Kyoto	22,7	11,81	6,37	2,77	42,1	97,8	0,094	0,219
YB18-A Yumikron Yuasa	18,6	11,82	5,5	2,72	39,9	80,8	0,092	0,186
CTX18L-BS Kyoto	24,5	11,9	7,5	2,98	38,9	97,8	0,031	0,077
518015018 Varta	20,4	11,82	5,88	2,76	41,0	87,3	0,085	0,081

Европейские нормы куда жестче отечественных – они предполагают два испытания в стартерном режиме. В первом случае на батарею при температуре +25 подается нагрузка 180А, через 10 секунд напряжение на выводах должно быть не менее 7,5V. Так вот ни одна из испытуемых батарей с этой задачей не справилась (близкий к требуемому результат показал YB18L-A Kyoto – 7,4V).

Следующая европейская пытка: при нагрузке батарей током 108А в течение 1,5 мин падение напряжения в режиме «старт» должно быть не менее 6V. С этим справились все образцы. В заключение определяли фактические удельные характеристики батарей: какие из них надежны с точки зрения соотношения электрических показателей к массе и объему. В мотоциклетной технике эти характеристики важны.

Определяли соотношение следующим образом. Показатель фактической емкости умножается на среднеразрядное напряжение, определенное в нескольких контрольных замерах при 20-часовом разряде и делится на фактическую массу или объем. Вот что получили, например, от аккумулятора-«японца». При емкости 18,6Ah, напряжении 11,82V и массе 5,5 кг вывели коэффициент 39,9Вт.ч/кг – средний результат. Надо сказать, это так себе – «тайванец» при огромной емкости – 24,5Ah, напряжении 11,9V и массе 7,5 кг «выдал» коэффициент еще ниже – 38,9 Вт.ч/кг. Но в результате простого сравнению японская батарея оказалась безусловным лидером теста по этому типу характеристик.

Результаты замеров характеристик приведены в таблице 2.

Все представленные аккумуляторные батареи соответствуют требованиям ГОСТ 959-91. Самые высокие удельные характеристики, посчитанные по фактической емкости при 20-часовом разряде и при стартерном режиме, показали YB18L-A Kyoto, YB18-A Yuasa и 518015018 Varta.

Примечание. Все аккумуляторные батареи куплены в торговой сети. Редакция не занималась проверкой подлинности информации о производителях.

YB18L-A Kyoto. Производитель – предположительно Тайвань. Габаритные размеры: 188x89,5x163 мм. Масса с электролитом – 6,37 кг, сухозаряженная. В комплекте поставки прилагается крепеж для подключения к электрической сети. Цена – 2900 руб. По совокупности характеристик – средний результат.

ВОПРОС- ОТВЕТ

У меня «Иж-Юз», и я хочу повысить его мощность. Как расточить цилиндр, чтобы установить поршень от Ю4 или другой большего диаметра (какого?)? Какую звездочку лучше установить, чтобы ездить с большими скоростями?

Алмаз ХАЛИЛУЛИН, с. Старое Чурилино, Татарстан

Повышение мощности по литражу путем расточки цилиндра и установки поршня большего диаметра не всегда оправдано, ведь увеличиваются нагрузки на подшипник нижней головки шатуна, и коленвал быстро выходит из строя. Стенки гильзы цилиндра Ю3 небольшой толщины, вследствие чего расточка более 62,25 невозможна – возникнет тепловая деформация гильзы, и она просто лопнет от перегрева.

Звездочка с 19 зубьями идеально подойдет для мотоцикла-одиночки, используемого преимущественно на асфальтовых дорогах и на больших скоростях. Можно использовать 18-зубые звезды от П5, хотя максимальная скорость снизится на 2–3 км/ч. Для варианта с коляской лучше всего подойдет 16-зубая звезда.

Существуют ли цилиндры на «Иж» из металлокерамики?

Сергей БЕЛЯВИН, пос. Мирный, Кировской обл.

Точно сказать не можем, производятся ли они в промышленных масштабах. Если же вы имеете в виду, как их сделать самому, то сразу скажем – не стоит. Стоимость работ будет несоизмеримо велика в сравнении с результатом, т. к. придется изготовить новый цилиндр со всеми каналами и ребрами охлаждения, а также нанести металлокерамическое покрытие. За те деньги, что потратите на изготовление двух таких цилиндров, можно купить новый «Иж».

SIMPSON. HYPERPRO SPIEGLER
AKRAPOVIC MALOSSI polini
HBIKER HYPER
ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ МОТОЦИКЛЫ
ПОДГОТОВКА МОТОТЕХНИКИ К СОРЕВНОВАНИЯМ
Увидимся на выставках:
С.-Петербург: 3-7 апреля
"Мир Автомобиля 2002"
Москва: 25-28 апреля
"Московский Мотор-Парк 2002"
Москва: (095) 744 4234, 183 3010
Петербург: (812) 279 9653
www.hyperbike.spb.ru
K&N NOS WP PVM

мотоцентр
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
Продажа
обмен
ремонт
HARLEY-DAVIDSON
SUZUKI
Kawasaki
YAMAHA
BOMBARDIER
POLARIS
Набережная Черной речки, д. 1, т./ф.: (812) 320-1883.
www.peter-bike.com

ЛИКВИ МОЛИ
представляет
мотоциклетную
программу!
LIQUI MOLY
МАСЛА
ПРИСАДКИ
АВТОКОСМЕТИКА
Немецкая фирма LIQUI MOLY представляет полный ассортимент моторных и трансмиссионных масел для 2- и 4-тактных двигателей мотоциклов, картов, скутеров и моторных лодок, масла для мотоциклетных вилок и амортизаторов, цепные смазки, а также большой спектр присадок и мотокосметики.
ЛИКВИ МОЛИ Россия —
(095) 728-3857, 129-4198
e-mail:mail@liquimoly.ru
www.liquimoly.ru

italjet moto
ООО Джет Формула
официальный дистрибьютор italjet moto
Весь
модельный ряд
2002 года
Адрес салона: Москва, ул. Генерала Белова, 26
тел.: 781 2374, 399 2390
polini MALOSSI bitubo
тюнинг скутеров
аксессуары
консультации

YAMAHA
NEW
YAMAHA BT 1100
АЛЬПИН
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ИМПОРТЕР В РОССИИ
ул. Крылатская, 8, т. (095) 140 6622, 149 5069, ф. 777 3986
Список дилеров смотри на сайте www.alpin.ru
Arai HELMET AXO ARROW DAINESE
IPONE marchesini PRO GRIP ÖHLINS
IXS METZELER MOTORCYCLE TYRES MOTUL MICHELIN

ПРИВОДНЫЕ ЦЕПИ ДЛЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ МОТОЦИКЛОВ:

УГРОЗА ЖИЗНИ

(НЕ ШУТКА)

QUI PRODEST? – Кто преступник?

Александр ЛЕБЕДЕВ,
Иван КСЕНОФОНТОВ

Монополию на приводные цепи для российской мототехники более полувека удерживают два гиганта еще советской индустрии: теперь уже зарубежный Даугавпилсский завод приводных цепей (Латвия) и вятский «Кировский завод приводных цепей». Бог с ней, с монополией, но в последние годы цепи стали бессовестно рваться. Вот и цепь, купленная редакцией к своему ЗиД-200, при попытке завести мотор с толкача распалась на три куска. Мы разозлились и провели экспертизу.

«Компания» изделий невелика: для «Ижа» – 15,875 мм (марка цепи – ПР-15,875-2300-1) и 12,7 мм (ПР-12,7-1820-2) – для ковровской, минской и тульской техники. Их внешнее и внутреннее строение определено ГОСТом 13568-75. Вооружившись его «заповедями», отправились обследовать, что на рынке.

Первые наблюдения таковы: подделок пруд пруди. Почему? Оба вышеупомянутых завода выказывают полное небрежение к покупателю – фирменная упаковка, уже привычный спутник современной продукции, отсутствует. Как при царе Горохе, цепи завернуты в промасленную бумагу. Такая обертка и провоцирует проникновение самоделок на рынок. Проверьте ее содержимое: если заводы обрабатывают свои цепи жировой смазкой, то поддельщики поливают жидкой отработкой моторного масла, – то и другое легко различить на ощупь.

Перемазав руки, двигаемся дальше. Оригинал цепи и ее плохая копия зачастую похожи, но если приглядеться, несовпадения найдете. На заводской обязательно есть логотип завода (см. рисунок). Наносится он, как минимум, на каждое пятое-шестое звено. Клеймо отсутствует? Будьте уверены, вам предлагают «левак». Но некоторые умельцы научились копировать заводские знаки (или воруют заводские комплектующие?). Чтобы не купиться на такую обманку, осмотрите замок цепи: у прибалтов его съемная пластина цвета темного меда с таким же стопором (фото 1). Поддельщики не удосужились или не могут перенять «раскраску» оригиналов. Вятичи «защитили» замки конструкцией стопора – в форме «восьмерки», а не овала (фото 2).

Установить происхождение товара можно по своеобразию обработки валиков, которые соединяют звенья. Прибалты используют вальцовку (края валиков скругляют – фото 3 а),

Фото 1. Прибалты в цепном замке используют «цветную» пластину и стопор.

Фото 2. Вятский замок – специфической конструкции: его стопор сложной формы.

российский производитель поступает так же, но есть отличие: на торце валика хорошо заметна впадина от штампа (фото 4 а).

Кустари предпочитают клепку – ее можно выполнить кувалдой, без специального оборудования, и качество «ударной» работы заметно на глаз (фото 3 б, 4 б). Даже если торцы валиков более-менее ровные, то края всегда неаккуратные. Другой признак фальшивки: материал валика мягковат – его торец нетрудно процарапать даже ключом зажигания.

Пластины оригинальной цепи охраняет от коррозии воронение – об этом свидетельствует их темно-синий («вороньего крыла») однотонный цвет. Подделка обычно раскрашена «невнятно» – такое «защитное покрытие» легко сотрете ногтем (фото 5).

Для лабораторных испытаний мы выбрали несколько цепей от разных производителей. Два экземпляра очевидного «левака» с мутным цветом пластин, разного шага; пару подделок на вид более эстетичных (но собранных с применением кувалды) и пару гарантированно заводских изделий – их мы «выудили» в магазине непосредственно из заводской тары (деревянных ящиков). Добыли и «балтийский эксклюзив» (под шаг 12,7 мм) – с логотипом и дополнительными цифрками «08В» на звеньях – так обозначают экспортный товар. Теперь будем сравнивать. Чем черт не шутит: вдруг «левак» окажется надежным, а заводские изделия барахлом!

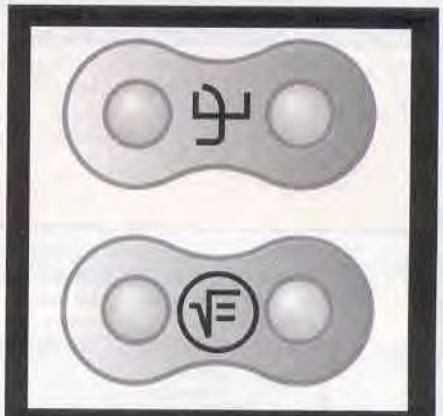
Закрывшись в стенах лаборатории МГТУ «МАМИ», стали досконально разбираться, опираясь на параграфы и нормы ГОСТа, как и из чего «приготовлены» «правильные» цепи и их двойники (см. таблицу).

Разложили испытуемых и промерили длину каждого звена. Сразу «отличились» цепи с окраской пластин, не дотянувшей до цвета «вороньего крыла». Они оказались «хромыми» – со скачками между звеньями до полутора миллиметров (это при норме в шесть раз меньше!). Шагать в колонне они не способны – с ними грохот привода обеспечен на сто процентов, а распад звеньев гарантирован на первой сотне километров пробега. Звенья остальных точно уложились в положенный им пробег – ±0,9% от размера шага.

После «экзамена по геометрии» цепи отправили на «дыбу» – на несколько дней растянули их прессом. Это для того, чтобы проверить стойкость деталей цепей к нагрузкам. Из чего исходили? В переводе с цифр ГОСТа цепь надо менять, если она удлинится на 2–3%. Продолжать ездить на растянутой цепи нельзя: она или соскочит, или от ударов по зубьям звездочек начнут колоться ролики. Растяжка подтвердила недееспособность «хромых» цепей и вскрыла истинное лицо эстетичных с виду подделок. Все они «поплыли», как пластилиновые, уже на третий день. Виной тому «сырые» валики, которые крепят звенья между собою. Позже выяснилось: их «забыли» закалить. Скорее всего, осознанно: мягкий металл клепать сподручней, и не важно, что через пару тысяч километров пробега прямые оси валиков превратятся в закорючки. Процесс езды сведется к бесконечной подтяжке цепи и неизбежному ее обрыву... Оригиналы сошли с «дыбы» как ни в чем не бывало. Растяжение звеньев не вышло за рамки положенных допусков. Не удивительно, что только они выдержали и следующее испытание – на разрывной машине.

Но награждать заводские изделия «пальмовой ветвью» победителей рано. Мы разорвали цепи, чтобы посмотреть, что «внутри».

Все цепи «распатронили» по роликам и валикам. Детали (каждых – по сотне штук) отправили к «Роквеллу» – прибору, измеряющему твердость металла. Зачем? Грамотная термообработка составляющих элементов придает способность стойко воспринимать продолжительные тяжелые нагрузки. Термопроцессы должны соблюдаться исключительно точно: недокаленная сталь легко сминается и тянется, а перебор с температурой при закалке тоже плох – деталь станет слишком хрупкой.



Запомните, так выглядят клейма Даугавпилсского (сверху) и Кировского заводов приводных цепей.

Персональные претензии по характеру твердости заслужил каждый из образцов. Все фальсификаты оказались гирляндами некондиционных деталей: почти половина валиков и роликов и не знала термообработки. Неприятно поразили заводские изделия: к отличным деталям «подмешаны» перекаленные до хрупкости ролики. Их всего несколько штук на сотню, но если их соединят подряд один с другим, быстрая «кончина» привода мотоцикла неизбежна. В экспортную «08В» проникло пять слишком твердых валиков. Чем это грозит? В режиме высоких нагрузок цепь может лопнуть как орех. «А в остальном, прекрасная маркиза...» Вы сообразили? Повторяем: лопнет в режиме высоких нагрузок. Чем это чревато?..

Фото 3. На заводских цепях из Даугавпилса края валиков раскатывают (а); кустари предпочитают клепку – ее выдают неаккуратные торцы валиков (б).

Фото 4. На торце развальцованного валика вятской цепи хорошо заметна впадина от штампа – это тоже признак относительно надежного изделия (а); поддельщики повторяют этот признак, но «картинка» получается размазанной (б).

Фото 5. Подделка «не дотягивает» до заводского цвета, и окраска пластин обычно невнятная.

ТАБЛИЦА ОЦЕНКИ КАЧЕСТВА ЦЕПЕЙ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ЭКСПЕРТИЗЫ

Количество образцов	Марка цепи	Наличие логотипа производителя	Соответствие размеров шага норме	Удлинение цепи, мм, при нагрузке: для шага 12,7 мм – 600 кгс; для шага 15,85 мм – 700 кгс		Разрушающая нагрузка (на разрыв), кгс		Твердость деталей цепи по шкале Роквелла, ед. HRC		Суммарная оценка (по пятибалльной системе)
				Фактическое	Норма	Фактическая	Норма	валики (норма 59–60 ед.)	ролики (норма 44–45 ед.)	
Два	ПР-12,7-1820-2	Не установлено	Не соответствует	5–9	2,5	1200–1400	1820	35–45	35–40	Грубая подделка (1 балл)
Два	ПР-15.875 2300-2	Не установлено	Не соответствует	7–8	3,1	1600–1700	2300	30–35	30–45	Грубая подделка (1 балл)
Два	ПР-12,7-1820-2	Клейма на 3-5 звеньях, производитель не установлен	Соответствует	5–7	2,5	1200–1300	1820	35–45	35–45	Подделка с использованием заводских деталей (2 балла)
Два	ПР-15.875 -2300-2	Клейма на 5-8 звеньях, производитель не установлен	Соответствует	5–7	3,1	1500–1600	2300	40–45	40–45	Подделка с использованием заводских деталей (2 балла)
Два	ПР-12,7-1820-2	Клейма на каждом 3-ем звене, г. Даугавпилс и г. Вятка	Соответствует	0	2,5	1900–2000	1820	58–65	58–85	Заводские изделия с некондиционными деталями (3 балла)
Два	ПР-15.875 -2300-2	Клейма на каждом 3-ем звене, г. Даугавпилс и г. Вятка	Соответствует	0	3,1	2300–2400	2300	59–60	65–80	Заводские изделия с некондиционными деталями (3 балла)
Один	ПР-12,7-1820-2	Клейма на каждом 3-ем звене, г. Даугавпилс	Соответствует	0	2,5	1900	1820	65–80	40–45	Заводское изделия с некондиционными деталями (4 балла)

Выявленный разнобой в уровне качества деталей отечественных цепей подвигнул допустить к испытаниям «чужеземку»: O-ring 520 фирмы Regina – она по размерности аналогична ижевской. Но не ищите ее в приведенной здесь таблице – нечего и сравнивать: «иностранка» прошла испытания без сучка и задоринки. Она вне конкуренции!

Результаты испытаний. Они обескураживают и угнетают: **ни одна из купленных нами и обследованных цепей в полном объеме не отвечает требованиям ГОСТа.** «Постсоветские» цепи (подделки и заводские) поражены «вирусом» злокачественности. В оригинальных изделиях брак присутствует в меньшей степени, в самопалах – **беспредел вопиющего брака властвует.**

«Делать-то что?» – потребует ответ читатель.

Мы, как обычно, выстроили рейтинг более и менее приемлемых цепей. Он очень условный: по результатам экспертизы **наотрез отказываемся предлагать использовать хотя бы одну из них,** иначе редакция стала бы соучастником подготовки к теракту, последствия которого – возможные массовые травмы, и иные беды, разве что не единовременные. Цепи в современных аппаратах проносятся по звездочкам со скоростью урагана – до 15 м/сек. Результаты «распада» привода – разрушительный удар обломков цепи по двигателю, выстрел стальными «пулями» – деталями цепей в окружающих или внезапный «клин» ведущего колеса. А это потеря управляемости мотоциклом.

Следует немедля начать «антитеррористическую акцию». Способы борьбы есть, они известны. Прежде всего, нужно вспомнить о существовании ГОСТа и одной из его заповедей: «...Если в процессе приемо-сдаточных испытаний хотя бы один из параметров цепей не будет удовлетворять требованиям стандарта, проводится повторное испытание удвоенного числа образцов. Их результаты являются окончательными и распространяются на всю партию». Брак реабилитации не подлежит!

Второе – закрыть путь на рынок некондиции, необходимо расправиться с подделками. Опыт ведь есть: качественно собранные надежные цепи с берегов Даугавы уже 30 лет «обслуживают» вазовские автомобили, «Москвичи» и даже иномарки. От низкосортных фальсификатов они защищены в том числе и упаковкой, на которую ни один «пират» не раскошелится: в пленку, коробочки с логотипами и голографическими наклейками, с «хитрым» клеймом и прочими средствами.

Потребителю можно посочувствовать – выбор невелик, и практически все замешано на браке. Устанавливать новые цепи на мотоцикл советуем в присутствии свидетелей и адвоката – не ровен час, вы станете невольным виновником преступления – дорожной аварии, и свидетели должны будут подтвердить, что есть орудие преступления и кто преступник. Истинный.

Или подождете, когда угроза сбудется?

Редакция благодарит сотрудников МГТУ «МАМИ» и Московский завод специализированных автомобилей за помощь в подготовке материалов.

О МАЛЕНЬКИХ И О БОЛЬШИХ

Дмитрий ПОДОЛЯКО, г. Москва

За сорок с лишним лет, прошедших с начала выпуска в стране малой мототехники, книг с ее описанием издано меньше, чем пальцев на одной руке. На этом фоне весьма отрадно, что стараниями С.-Петербургского издательства «Терция» вышла небольшая книжка «Мокики «Карпаты-2», «Дельта». Она содержит руководство по эксплуатации и каталог запасных частей, описание устройства и регулировок основных узлов и механизмов, а также перечень возможных неисправностей и способов их устранения. Все сжато и кратко, в объемах, не превышающих инструкцию завода-изготовителя. Что ж, и в таком виде, даже с нечетко пропечатанными иллюстрациями, новое издание могло бы пригодиться мотолюбителям. Если бы не небрежное отношение автора-составителя Д. Евсеева к «малышам». Похоже, он мокиков в глаза не видел, иначе не утверждал бы, что у мотора V-501 рычаг переключения находится под правой крышкой картера (с. 10). Во-первых, он – слева, а во-вторых – снаружи двигателя.

В книге советы по обслуживанию воздушных фильтров противоречат не только заводским данным, но и собственным рекомендациям. Встречается неразборчивость в терминах, а на с. 7 есть и откровенно опасная опечатка: давление воздуха в шине переднего колеса указано 1,2 кг/см^2, в то время как «правильное» – 1,8. Утратила смысл рекомендация книжонки использовать бензин А-72, а для смазки – автол и солидол. Уже несколько десятилетий промышленность их не выпускает. Впрочем, не один этот труд грешит неточностями – подобного рода «полезные советы» проходят и в других книгах г-на Евсеева, скажем, по «Явам». Однако это уже другая история...

Если книга про мокики, какой бы она ни была, заполнила информационный вакуум, то о «тяжелых» мотоциклах всегда писали, пишут и, видимо, долго еще будут писать. Очередной опус выпущен совместно черниговским ПФК «Ранок» и московской «РусьАвтокнига» – «Мотоциклы «Урал», «Днепр». Эксплуатация, ремонт». Содержание ее по воле составителей К. П. Быкова и П. В. Грищенко традиционно: описание агрегатов, порядок их регулировок и ремонта. Приведены ответы на часто возникающие у мотоциклистов вопросы, а также схемы и описания самодельных систем электронного зажигания и корректора угла опережения к ней. Кроме того, книга содержит приложения – таблицы применяемости деталей и сборочных единиц для различных моделей уральского и киевского заводов, перечни подшипников и сальников, используемых на «Уралах» и «Днепрах».

Наряду с последними модификациями оппозитов в книгу включены сведения о нижнеклапанном К-750, приводе колеса коляски мотоциклов «Днепр-12» и «Днепр-16», генераторе 14.3771.

К сожалению, первые же страницы книги начинаются с ошибок. Особенно «урожайна» в этом плане таблица технических характеристик. Чего здесь только нет! Какие-то модели стали на 15–20 см уже, у других пропали тормоза на колесе коляски, перепутаны хода поршней у части 650- и 750-кубовых аппаратов, комплектующие электрооборудования (при переходе с 6 на 12 вольт. Впрочем, электрооборудованию не повезло и в двух местах, где на рисунках изображены одни агрегаты, а в подписях речь идет совсем о другим. А чего стоит фраза (с. 166): «Запрещено эксплуатировать генератор без напряжения!». Так и просится добавить: снег – белый, а Волга впадает в Каспийское море...

Никакой пользы не принесут читателям повторно изображенные в трех местах одни и те же рисунки. А вот польза от тщательного редактирования для читателей была бы несомненна.

Недавно купил «Яву-350» 1982 года выпуска. Какие у нее преимущества и недостатки по сравнению с «Ижом»? И еще, что делать, если коленвал стучит на малых скоростях.

Игорь ЖДОБИН, г. Когалым Тюменской обл.

У этой «Явы» (модель «634») главный недостаток – возраст. Несомненно, для нее потребуются запчасти, а они недешевы. По ходовым качествам «Ява» мало чем отличается от современного «воздушника» «Иж-Юпитер 5», но проигрывает «водяной» версии «Ижа». «Ява» динамичнее «Планет», однако уступает им по тяговитости на бездорожье. Подвески «Яв» (если они не «убитые») обеспечивают лучший комфорт, но чувствительны к перегрузкам и требуют частых ремонтов.

У «Явы-634» не вполне надежен 6-вольтовый генератор мощностью 75 Вт. К тому же он не всегда обеспечивает должный заряд батареи. В КП часто ломаются вилки и шток. А вот «стучащий коленвал» – невелика беда: этот звук, издаваемый игольчатыми подшипниками верхней головки шатуна, может вас сопровождать не одну тысячу километров без неприятных последствий.

О ТЕХОСМОТРЕ, И НЕ ТОЛЬКО...

Просыхают дороги, и мотоциклисты стайками тянутся в гаражи – пора готовиться к выезду. Но весеннюю эйфорию глушат мысли о грядущем техосмотре. Какие сюрпризы уготовила родная автоинспекция?

ГИБДД

За компетентными ответами мы обратились не как обычно в Главное управление ГИБДД РФ или Московскую инспекцию (в которых мотоциклистов считают редким видом, достойным Красной книги), а в Ковровскую. По соображениям веским: здесь за год техосмотр проходят больше, чем в обеих столицах вместе взятых, – около 20 000 мотоциклов. Начальник местного РЭО ГИБДД УВД подполковник милиции **Владимир Соловьев** знает о мотоциклах буквально все. Он любезно согласился поделиться мыслями с читателями «Мото».

– Действует ли постановление, согласно которому мотоциклы проходят техосмотр в тот месяц, «номер» которого соответствует последней цифре регистрационного госзнака?

– Нет, это положение на мотоциклистов не распространяется. Есть другое – постановление Правительства № 880 от 31 июля 1998 года, в котором ГИБДД предлагается устанавливать сроки проведения техосмотра для мототранспортных средств в летнее время, когда они эксплуатируются и могут свободно выехать из гаражей. То есть, начиная с апреля и до октября.

– Что требуется от водителя для прохождения техосмотра?

– Мы, в первую очередь, проверяем и сверяем документы: личный паспорт, свидетельство о регистрации. Если водитель управляет мотоциклом по доверенности – просматриваем ее. И, разумеется, «права», медицинскую справку и квитанции об уплате обязательных сборов.

– Что и как проверяется в мотоциклах?

– Сверяем номера двигателя и рамы с данными, указанными в свидетельстве о регистрации. Инспектируем световые приборы: все ли работает и правильно ли отрегулировано. Промеряем глубину рисунка протектора – для этого существует специальная линейка. 4-тактные моторы проверяем на токсичность выхлопа, двухтактные не проверяем. Перечень подлежащих проверке параметров приведен в диагностической карте транспортного средства – она единая и для

автомобилей, и для мотоциклов. Данные в нее вносятся инспектором ручкой. Заполняется два экземпляра карты, оригинал выдается хозяину, второй экземпляр хранится в ГИБДД два года. Карта заполняется только в том случае, если транспорт исправный. На неисправный оформляется акт технического осмотра. Прошел техосмотр – получи талон.

– При техосмотре возникает много вопросов по поводу переоборудования мотоциклов. Что можно устанавливать самостоятельно, а что нельзя?

– Приказ № 1240 от 7 декабря 2000 г. предписывает, что во всех случаях необходимо разрешение завода-изготовителя или НАМИ. Процедура получения такого разрешения была описана в «Мото» № 2-02 – в журнале все изложено верно и подробно.

– Допустима ли установка на мотоциклы давних лет выпуска узлов и деталей от более поздних моделей?

– Да, но их установка должна быть согласована с заводами-изготовителями. И Госинспекция призвана подсказать и даже помочь такому согласованию. Например, обо всем, что связано с «ковровцами» (которых в нашем городе подавляющее большинство), мы изложили в письме на ЗиД на имя главного конструктора, получили перечень разрешенных к переустановке узлов и деталей с указаниями, от каких моделей, а также что могут менять сами владельцы без согласования с заводом.

– Такое разъяснение разослано по всем российским ГИБДД?

– Не могу ручаться. Все инспекции, если они по-настоящему заинтересованы обеспечить полный охват техосмотром мотопользователей, должны сами похлопотать о таких документах. Из опыта скажу: с ними удобнее и нам, и мотоциклистам

– Есть еще вопрос – о якобы обязательной постановке на учет мотоцикла в 5-дневный срок после его покупки или переоформления. А если на дворе снег?

– В этом отношении исключений нет: правило о регистрации в 5-дневный срок обсуждению не подлежит. Другое дело, если владельцу выдавали транзитные номера – тогда приходите к нам через 20 дней, однако не позже. Штрафа за нарушение этого правила можно избежать, если напишете заявление на имя начальника территориального управления ГИБДД и он найдет причину опоздания обоснованной. Скажем, если перегоняли мотоцикл из Владивостока, а по дороге случились землетрясение, пыльная буря и наводнение.

– А можно ли, если зима, предоставить для регистрации документы, а саму машину привезти позже, когда сойдет снег?

– Нет, существует приказ: после регистрации в течение месяца нужно пройти техосмотр. Если такой возможности нет, письменно уведомите ГИБДД.

– В редакцию часто пишут владельцы мопедов и мокиков – они хотели бы зарегистрировать свой транспорт «на всякий случай»: к технике с номером отношение инспекторов более уважительное. Да и угонщики менее охотно связываются с зарегистрированными машинками...

– Бывали времена, когда и велосипеды регистрировали. Однако сейчас это невозможно. Ведь для того, чтобы зарегистрировать транспортное средство, необходимы ПТС, справка-счет. А их при продаже мопедов владельцам не выдают. Так что ничем помочь не можем.

– Согласно ПДД, к мопедам относятся ТС с рабочим объемом до 50 см³ и способностью развивать скорость до 50 км/ч. Допустим, к вам приходит владелец «Пилота» и говорит: «Он у меня едет 60 км/ч – зарегистрируйте его как мотоцикл».

– Суть в том, что к каждому ТС прилагается паспорт, в котором завод-изготовитель указывает, с какой скоростью оно должно передвигаться – мы исходим из того, что в документе. Конечно, всего предусмотреть нельзя. Скажем, владелец весит 30 кг – тогда, ясное дело, он на мопеде разгонится и быстрее. Может быть наберется десять, пусть сто других подобного рода вариантов, однако все они – частный случай. И поэтому, если водитель превысит разрешенную для данного ТС скорость, он будет наказан за нарушение ПДД – они едины для всех.

– В Москве все более острым становится вопрос о скутерах. Они попадают под категорию «мопед» и тоже не регистрируются, в отношении их действуют ограничения по скорости. В связи с этим затевается странная игра в «непонятки»: автоинспекция как бы не знает, что во всем мире весьма солидные фирмы производят и свободно продают наборы узлов и деталей, с помощью которых можно повысить скорость, мощность и даже рабочий объем двигателя. Или читатели (да и мы с ними) заблуждаемся по поводу неприятия этого факта госавтоинспекцией?

– Могу только повторить: переоборудование ТС без разрешения завода-изготовителя проводить нельзя.

– А как можно получить разрешение от производителя, если он находится за границей?

– Владельцам следует обратиться со своими заботами в тот же НАМИ, головную организацию, ведающую вопросами подобного рода. Институт должен сделать запрос заводу-изготовителю.

– Но ведь японскому или итальянскому заводу это и не очень-то и нужно... Ну ладно, о другом: если мопеды не регистрируют, как владельцу доказать, что это его транспорт?

– Такая ситуация возникает лишь в случае, если у инспектора есть ориентировка на угон, вот тогда он вправе остановить мотоциклиста или скутериста и попросить предъявить документы.

– Владелец мопеда скажет: «У меня с собой их нет».

– Если так, то инспектор имеет право задержать ТС. Привезет владелец документы – ему вернут мопед.

– А что можно считать документом, о котором вы говорите?

– К любому ТС прилагается заводской паспорт. В магазине при продаже в нем делают отметку, выдают кассовый чек. Кстати, в этом паспорте и сказано, с какой скоростью ТС должно двигаться.

– Но ведь на зарубежные скутера таких паспортов может и не быть? Их покупают за границей с рук, грузят в машину и везут домой – себе или на продажу...

– Паспорт выдают везде, даже на велосипед, и его нужно взять, ведь на границе технику придется провести через процедуру растаможки. И потом, ни одна торгующая организация – ни у нас, ни за рубежом – не имеет права принимать для продажи мототехнику без документов. Ведь если окажется, что мокик краденый, его хозяин будет судиться с этой торгующей организацией, а это – риск потерять репутацию.

– Но вы же знаете, часто бывает, что документы теряются, но мототехнику дарят, получают по наследству, находят в сарае у бабушки, а то и продают из рук в руки... Можно, не имея документов, доказать свое право владения ТС?

– Можно – через суд. Придется доказывать, что в собственности оно находилось более пяти лет – а для этого понадобится привести не менее двух свидетелей. Был такой случай: человек купил «Минск» 15 лет назад, он у него простоял в упаковке, а все документы затерялись. Владелец обратился в суд, и по его решению мы мотоцикл зарегистрировали.

Но давайте объясню подробно. Сначала нужно обратиться в РЭО ГИБДД по месту жительства – написать заявление на регистрацию. С этим заявлением владелец идет на ТО, в ходе которого инспектор проводит сверку номерных агрегатов. Вслед за этим хозяин обращается в отдел регистрации ГИБДД. При отсутствии у него документов на ТС составляется отказ в регистрации. И уже на основании этого письменного отказа владелец обращается в суд с исковым заявлением на ГИБДД. На суде владелец ТС доказывает, что мотоцикл, мопед или скутер – его собственность. Я уже упоминал, что нужны свидетели, доказанный 5-летний срок владения. Подскажу: аргументом в вашу пользу при рассмотрении дела может послужить проведенный вами (должно быть опять-таки доказанно, что именно вами) ремонт ТС. Суд дает заключение на признание права собственности и регистрации – приходите с ним в ГИБДД: вынесенное судом решение для нас закон.

– Надо полагать, что таким же образом решается вопрос и о регистрации старинных мотоциклов, полученных по наследству или даже найденных на помойке?

– Верно, точно так же.

– И последний вопрос о регистрации, который также нередко задают читатели. Обязаны ли владельцы старых мотоциклов менять техпаспорта прежнего образца на новые и «черные» номерные знаки на современные?

– Меняют регистрационные документы и номера только во время совершения любых регистрационных действиях или если номерной знак или документы пришли в негодность. Если владелец не продает мотоцикл, а документы сохранились в хорошем состоянии – печати проглядываются, нет загрязнений, мешающих прочтению данных, номер не мятый и не ржавый до дыр – никто не вправе заставить его ничего менять. Технические паспорта 70–80-х годов действуют без ограничений. Исключение одно – если только владелец собирается выезжать на мотоцикле за границу. Для зарубежного вояжа документы и номера потребуются другие, современные.

Беседу вел Иван КСЕНОФОНТОВ

Реакция редакции. Мотоциклисты не только Коврова, но и других городов вправе рассчитывать на столь же внимательное к себе отношение. Поэтому мы обращаемся ко всем начальникам регистрационных отделений ГИБДД: обратитесь с письмом к главным конструкторам российских мотозаводов (их осталось-то всего три) – запросите перечень допустимых изменений и таблицу взаимозаменяемости узлов и деталей различных моделей. Как сказал наш собеседник, – и вам работать станет проще, и владельцам мотоциклов ездить.

«Мото», в свою очередь, готов опубликовать эти перечни на своих страницах – в помощь и к удовольствию тех и других.

с ТО

Мир мотоциклов издательства За рулем

седьмой выпуск

КАТАЛОГА

СЕРИЙНЫЕ МОТОЦИКЛЫ ВСЕХ КОНТИНЕНТОВ • ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ • НОВИНКИ И ТЕНДЕНЦИИ

МИР МОТОЦИКЛОВ За рулем выпуск седьмой

2002

СЕРИЙНЫЕ МОДЕЛИ МИРА с подробными техническими характеристиками

МОТОЦИКЛЫ-ПРОТОТИПЫ

НОВИНКИ ПАРИЖА И ТОКИО

ISSN 1560-3288

Обзор всех серийных моделей 2002 года с техническими характеристиками

Новинки сезона впервые представлены в расширенном объеме

Экспертная информация о мототехнике ведущих мировых производителей

Впервые специальный раздел «Мотоциклы-прототипы»

Книжную продукцию издательства всегда можно приобрести в фирменных магазинах «За рулем» в Москве по адресам: ул. Долгоруковская, 36, тел.: 973-14-00; ул. Краснопрудная, 30/34, тел.: 264-92-94; ул. Бакунинская, 72, тел.: 261-22-95; Каширское шоссе,144, тел: 995-19-10

Любую книгу издательства «За рулем» можно найти и заказать по адресу: www.zr.ru (баннер «Книга-почтой»)

ВО ВЛАСТИ ВПРЫСКА

ОБСЛУЖИВАНИЕ ФОРСУНОК СИСТЕМЫ РАСПРЕДЕЛЕННОГО ВПРЫСКА ТОПЛИВА БЕНЗИНОВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

Александр ЛЕБЕДЕВ

Еще лет десять назад в России даже автомобили с «впрысковыми» моторами воспринимались как экзотика – что уж говорить о мотоциклах! В условиях «ненавязчивого» сервиса, сурового климата и с нашим «бодяжным» бензином они, казалось, не приживутся. Сегодня все иначе: любая мало-мальски приличная машина, да чтобы без «инжектора»!.. Мотоциклы тоже прощаются с привычными карбюраторами. По сравнению с традиционным принципом смесеобразования, преимущество новой схемы неоспоримо: происходит более точное дозирование топлива, а следовательно, достигается экономичный расход горючего, меньшая токсичность отработавших газов, возрастает приемистость мотоцикла. Европейцы прочувствовали это давно – больше десяти лет BMW, Ducati, Moto Guzzi питают движки своей техники именно так. «Докатав» старый карбюратор, без сомнений меняйте его на впрыск. Подумайте, даже консервативные японцы, похоже, склонились в его пользу. Suzuki, Honda не первый год используют именно его, «созрела» и Yamaha.

Что нужно знать о впрыске?

Главные исполнительные устройства системы – неразборные форсунки, часто их называют инжекторами. Именно они осуществляют подачу топлива непосредственно в зону впускных клапанов каждого цилиндра. По своей сути форсунка – обычный электромагнитный клапан, срабатывающий от электрических сигналов электронного «мозгового центра» – контроллера. Количество распыляемого бензина пропорционально давлению топлива в системе питания и длительности импульса, задаваемого контроллером.

Внешние признаки «разгильдяйства» форсунок – недобор мощности, рывки и провалы при наборе оборотов, нестабильность холостого хода и повышенная токсичность отработавших газов.

Проверить подвижность иголки форсунки несложно: срабатывание клапана сопровождается характерным щелчком. На работающем моторе они вполне различимы на ощупь (пальцем) или на слух (с помощью стетоскопа). «Молчание» клапана может быть результатом повреждения обмотки электромагнита, неисправности электропроводки или плохого контакта в разъемах. Их самочувствие проверьте тестером: сопротивление цепи электромагнитов должно составлять 12–16 Ом. Наличие сигнала от блока управления (по шкале напряжения) при прокрутке двигателя определяют на разъеме форсунки.

Снять форсунки с двигателя по силам владельцу мотоцикла (на снимке – Honda CBR1100XX Super Blakbird): последовательно снимите бензобак, корпус воздушного фильтра, топливный шланг со штуцера 1, затем открутите две шпильки крепления рампы 2. Остается отнести форсунки в ближайший автосервис и обработать их ультразвуком.

Проверка срабатывания клапана форсунки. «Пульс» исправного электромагнита «считывается» на ощупь – пальцем.

На практике «заболевание» впрыска чаще всего связно с загрязнением топливных каналов. Форсунки расположены в зоне действия высоких температур вблизи камер сгорания. Следствие этого – неизбежное образование на седле и иголке твердых смолистых отложений, выпадающих из тяжелых фракций бензина. Они постепенно перекрывают, вплоть до полной непроходимости, распылительное отверстие. Возможна и обратная ситуация – потеря герметичности из-за загрязнения клапана форсунки. Но это крайние случаи, а для возникновения заметного недомогания мотора достаточно, чтобы грязь изменила форму и направление факела топлива. Его геометрия может быть различной, и регламентируется она дифференцированно для каждой конкретной модели двигателя.

Как удалить накопившиеся шлак и грязь из системы впрыска?

Наиболее проста и доступна периодическая промывка – каждые две-три тысячи километров. Для этого в бензин добавляют специальные препараты – они продаются в любом автосалоне (5–10 у. е. за упаковку). Присадки к топливу очищают не только внутренние каналы форсунок, но и промывают всю топливную систему. Но этот способ эффективен для «свежей» техники и носит профилактический характер. Если отложения перешли в разряд застарелых, подобным методом пользоваться не стоит, ведь результат может быть прямо противоположным: «горы» шлама, быстро смытые моющей присадкой со стенок топливной системы, забьют трубопроводы, топливный фильтр, а иногда и сами форсунки – и окончательно выведут их из строя.

Если вы владелец секонд хэнда, то лучше посетить станцию техобслуживания – здесь очистку форсунок проводят без их демонтажа, на специальном стенде. Обесточив штатный бензонасос и заглушив топливные магистрали системы питания мотоцикла, двигатель подключают к установке «искусственного питания». Его заставляют работать на специальном моющем топливе – сольвенте.

Процесс промывки проводится поэтапно. Сначала двигатель должен отработать в режиме холостого хода в течение 15–20 минут. Затем его останавливают и выжидают 10–15 минут, пока размягчатся особо стойкие отложения. Потом двигатель снова запускается и работает еще около 20 минут в режиме чередования оборотов максимальных и холостого хода. Обычно для восстановления первозданной чистоты форсунок «литрового» движка достаточно сжечь 0,5–0,7 л сольвента. Финансовые расходы тоже невелики – уложитесь в 20–30 у. е. за все форсунки. После восстановления соединений штатной топливной системы не торопитесь «отжигать» – дайте мотоциклу поработать на бензине без нагрузки около получаса. У сольвента низкая детонационная стойкость, потому желательно его остатки полностью удалить из двигателя.

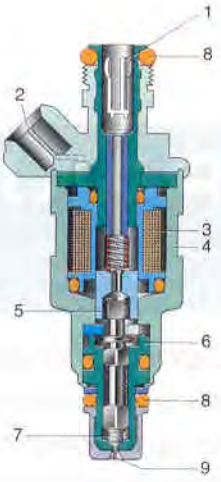


Рис. 1. Форсунка распределенного впрыска:
1 – фильтр;
2 – электрический разъем;
3 – обмотка электромагнита;
4 – корпус форсунки, 5 – сердечник; 6 – корпус клапана;
7 – игла клапана;
8 – уплотнительное кольцо;
9 – распылительное отверстие.

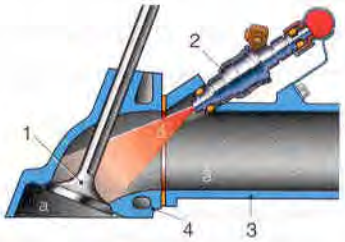


Рис. 2. Расположение форсунок распределенного впрыска: 1 – впускной клапан; 2 – форсунка; 3 – впускной коллектор; 4 – головка цилиндра; а – зона высоких температур камеры сгорания; б – зона подогрева среды раскаленным клапаном до 100–150°С; в – зона прогрева распылителя форсунки до 50–80°С (температура выпадения тяжелых фракций бензина в смолу).

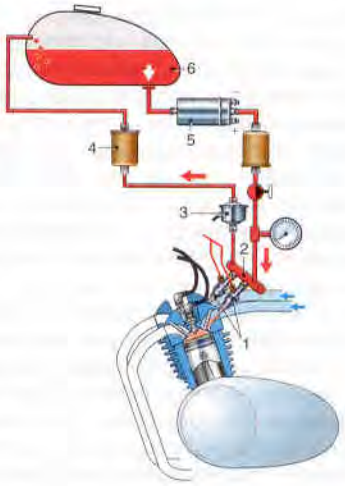


Рис. 3. Сольвентная установка для промывки форсунок на работающем двигателе: 1 – форсунки; 2 – топливная рампа; 3 – регулятор давления; 4 – топливный фильтр; 5 – насос стенда; 6 – бак с сольвентом.

Результат промывки оценивают мультитестером – по длительности открытия и закрытия игольчатого клапана, а также газоанализатором – по снижению концентрации углеводородов в отработавших газах до уровня нормы. Если приборов нет, оценить качество очистки можно по плавности увеличения числа оборотов коленвала (без провалов и «чиханий») и отсутствию дымного выхлопа.

Сольвентную промывку рекомендуем проводить через каждые 15–20 тыс. км пробега.

Если описанные способы не привели к желаемым результатам, затвердевшие отложения подвергают «пытке» на ультразвуковом стенде. Форсунки демонтируют с двигателя, наполняют специальным моющим раствором и «потчуют» ударными дозами высокочастотных колебаний. Такие установки способны расправиться с самыми заскорузлыми шлаками. Кроме того, они вооружены дополнительными «опциями», позволяющими точно оценить герметичность форсунок, их производительность и, что немаловажно, убедиться в правильной конфигурации распыла (факела) жидкости. Правда, общение с ультразвуком потребует и дополнительных затрат – стоимость всех операций может перевалить за 100 у. е. Придется заранее разориться и на новые уплотнительные кольца – требовать от старых уплотнителей герметичности некорректно. А ездить под угрозой пожара глупо.

Если устанавливать форсунки на двигатель будете самостоятельно, не забудьте резиновые колечки смазать моторным маслом – и монтаж облегчится, и стыковка будет надежней.

Дополнительные рекомендации, как избежать знакомства с дорогостоящими процедурами с использованием ультразвука.

Как огня избегайте заправок топливом на сомнительных АЗС – пользуйтесь только «пристрелянными». Чем выше качество бензина, тем дольше продлится безотказная работа инжектора.

Соблюдайте рекомендуемые сроки замены топливного фильтра.

Вскрывая систему впрыска при проведении ремонтных работ, не допускайте попадания в его каналы сора.

Укладывая мотоцикл в зимнюю «спячку», заранее дайте двигателю откушать топлива с дозой стабилизатора бензина или моющего средства.

ПОДВИГИ ГЕРАКЛОВ

ТЕСТ ГОЛОВОК ЦИЛИНДРОВ ОППОЗИТОВ

Что общего между мифической Гидрой и «Уралом»? Вредный характер, многоголовость (правда, у персонажа эпоса голов было девять), а также претензии на бессмертие. Насколько они обоснованы? Про Гидру – знаем. Что же до Ирбита, то стоило ему урезать выпуск головок, как тут же начали «вырастать» другие – от умельцев из Пятигорска.
В незапамятные времена царь Эврисфей послал Геракла убить лернейскую Гидру. Мы решили сами стать героями и самостоятельно «расправиться» с новыми головками оппозита, однако из других соображений – чтобы постичь их характер.

Александр ЛЕБЕДЕВ

В ближайшем «логове» пятигорских головок запаслись десятком изделий. Для сравнения прихватили столько же ирбитских (по стоимости они одинаковы). Из промасляной бумаги извлекли всех: по внешнему виду их не различить. В помощь себе взяли инструмент, предназначенный для спецов по «лоботомии» – станки, вооружение и опции которых «колют» любую голову и выкачивают информацию о самой потаенной неисправности.

Первая проверка на герметичность клапанов потрясла: столь высокого результата не показывали даже «японцы»! И геометрия – блеск: допуски по посадкам уложились в десятые доли миллиметра. Проливка камер сгорания показала разброс объемов всего в миллилитр – отлично!

И всю эту красоту мы предали огню... Не сочтите нас одержимыми – чтобы головка грела душу байкера, она сама должна быть равнодушна к нагреву. Мы засунули изделия в печку и нагрели до 320°С. У специалистов такая пытка называется «искусственным состариванием детали». Линейные размеры и плоскости головок температура не нарушила, а вот герметичность из печки «не вернулась». Причем потеряли ее и ирбитские, и пятигорские изделия. Почему?

Не знаю, как у Гидры – в ее башке не копался, а головы оппозита напичканы сложными клапанными «мозгами». В отличие от человеческих, эти «извилины» обязаны быть прямыми и плотно прилегать друг к другу. Здесь же «плотность» и оказалась «псевдо»: клапанные механизмы при сборке просто обмазали солидолом, в печке герметичность клапанов испарилась вместе со сгоревшим маслом.

Дальше – больше. «Погоревшие» головки мы распотрошили и убедились: фаски тарелок клапанов забыли притереть к седлам, что есть угроза скорого склероза: без притирки они долго не прослужат и скоропостижно прогорят.

Обидно за производителей, и тех, и других, еще и потому, что проведенный нами инструментальный контроль «тела» клапанов продемонстрировал их отличную форму: ни «извилистости» стеблей (норма до 0,03 мм), ни перекосов осей с тарелками клапанов (норма до 0,03 мм). Не обижены они и хорошим металлом – легированный сплав марки 40Х9 на впуске и жаропрочная сталь ЭП303 на выпуске. Таким клапанам служить бы вечно, кабы изготовители довели до ума задуманное в чертежах. Направляющие втулки – современные, изготовлены из металлокерамики. Но отверстия трех пятигорских и двух ирбитских деталей потребовали незамедлительного ремонта: их внутренний диаметр превысил допуски (0,5 мм против положенных 0,04 мм) на... изношенную деталь. Определить при покупке такого рода скрытый брак по силам... Да никому не по силам, даже Зевсу. Надо сжать пружины (50 кгс) так, чтобы клапан оторвался от седла (2–3 мм), и раскачать его тарелку. Почувствовали люфт? Отшвырните с презрением эту штуковину и берите в руки следующую головку. Но надолго ли хватит у вас духу, чтобы перепробовать все и напасть на искомое?

Знакомство с седлами души не омрачило. Налицо все три «прописанные» им фаски, и геометрия у них подобающая: 60° на входе седла обеспечивают максимальное наполнение цилиндра на впуске, 45° – рабочая фаска отлично контактирует с клапаном, 30° – на выходе седла придает выпуску минимальное сопротивление. Материал седел тоже вписался в классические каноны – они сотворены из прочного ковкого чугуна.

Фото 1. Измерить герметичность клапанов доверили французскому станку Serdi.

Фото 2. Проверка седел клапанов – все ли микроны и углы на месте.

Фото 3. Поймать скрытый брак втулок клапанов могут только высокоточные шаблоны.

Пружины мы заставили сутки «приседать» под прессом-динамометром. Результат? Абсолютная их выдержка пред давлением обстоятельств: ни одна не прогнулась больше положенного. Позывов лопнуть или дать трещину и вовсе не возникло.

Осталось проверить совпадение трех осей: направляющей втулки, стебля клапана и седла. Вот его, совпадения, увы, не нашли ни на одной пятигорской и двух ирбитских головах. Перекос превысил допустимые 0,04 мм в восемь(!) раз. А это уже не мелкий брачок-с, а гнуснейшая засада: кособокий механизм износится и «сожрет» компрессию в цилиндре за пару тысяч километров пробега.

Перебрав все «прямые» и «извилины» в наших головах, даже не будучи оракулами, предречем покупателю, что его ждет, если купит новую головку, независимо от того, ирбитская она или пятигорская. Будьте готовы расчленить клапанный механизм, отмыть от солидола все «мозги», проверить люфты и в лучшем случае притереть клапаны. Рекомендовать, головки чьего производителя предпочтительнее, не беремся – те и другие «хороши». Гераклу, дескать, было проще: отрубил головы Гидре, прижег шеи огнем, чтоб боле ничего не росло, – и вся недолга. Так ведь то сказка...

Тех же, кто нынче занимается «взрящиванием», пристыдим: негоже перекладывать свои заботы на чужие плечи. Чай мы мотоциклисты-пользователи – не Гераклы. ⏮

Редакция благодарит фирму «Мотортехнология» и магазин «Мотозапчасти на Авиамоторной – 99RUS» (Москва) за помощь в подготовке материала.

→ ВОПРОС- ОТВЕТ

Можно ли 6-вольтовый «Иж-Ю3» переоборудовать в 12-вольтовый и что для этого нужно? Какой лучше установить генератор?

Денис ПАНИН, пос. Степное Саратовской обл.

Для переоборудования потребуется изготовить переходное кольцо под генератор от Ю4 (см. «Мото, 6/94) и приобрести остальные 12-вольтовые узлы (от Ю4, Ю5 или П5): катушки зажигания, блок БПВ 14–10, звуковой сигнал, реле поворотов и лампочки. Придется также переделать (или купить новую) электропроводку. ⏮

При езде на моем «Иж-Ю5» быстро нагреваются цилиндры. В чем дело?

Евгений ИОВ, Якутск

Повышенный нагрев цилиндров может возникать по разным причинам: из-за нарушения опережения зажигания, обеднения смеси, недостаточного количества масла в топливной смеси, неправильного подбора свечи зажигания по калильному числу, установки больших грязезащитных щитков перед цилиндрами, загрязнения ребер цилиндров, а также после езды длительное время с большими оборотами на низших передачах. ⏮

Хочу продлить жизнь коробке передач мотора «Иж-Ю1» 1966 года. Какое масло лучше использовать?

Евгений НОВИКОВ, С.-Петербург

Для «Иж-Ю1», равно как и для любого другого «Ижа», вполне подойдет масло М8В$_1$ либо любой его аналог. Двигатель «Юпитера» слабофорсированный и не развивает такие большие обороты, как современные 2-тактные спортбайки, для которых требуется высококачественное масло. ⏮

Насколько увеличится мощность и улучшится топливная экономичность «Иж-Ю5», если поставить лепестковые клапаны на каждый цилиндр?

Сергей ПАШКОВ, Курск

При установке лепесткового клапана (ЛК) потребуется изготовить дополнительные продувочные каналы (один или два), расположив их напротив выпускного окна. Управление ими осуществляется через специальные окна в поршне чуть ниже поршневых колец. Это даст примерно 10–15% прибавки мощности – за счет улучшения продувки, повысит экономичность двигателя, а также снизит температуру днища поршня и улучшит смазку верхней головки шатуна. Одна только установка ЛК мощности не прибавит, но прекратится обратный выброс смеси, тем самым улучшится экономичность, возрастет тяга на низких и средних оборотах.

Для установки ЛК на «Иж-Ю5» придется изготовить новые впускные патрубки и переходники для крепления карбюраторов. Впускные окна цилиндров необходимо расширить со стороны привалочной плоскости патрубков. Лепестковые клапаны можно использовать от «Совы» 175, 200 см^3. В поршнях потребуется изготовить окна (по аналогии с теми, что в «Сове») для продления фазы впуска. ⏮

Рисунок Олега ВОЕВОДОВА

ВЗБОДРИСЬ, ПОКОЙНИЧЕК

ФОРСИРОВКА МОТОРА «КАРПАТ»

Владимир ВОЙТЕНКО, Москва

Владимир Войтенко хорошо знаком читателям «Мото» по серии материалов о тюнинге «Пилота» (№№ 1, 7, 8 за 2000 г. и 1 и 4 за 2001). Он раньше заводских специалистов построил 60- и 80-кубовые версии двигателя, «задрал» обороты до 15 000, сделал для мокика перевернутую вилку, «прогрессию», дисковые тормоза.
А на доводке моторов Владимир набил руку еще 13 лет назад, когда к нему в гараж притащили раздолбанные «Карпаты»...

Откровенно говоря, когда рассмотрел этот мотор получше, пришел в уныние: для 60-х годов, когда его скопировали с «Явы-552», он был современным, но сейчас... Всего две передачи, сцепление – на коленвалу, сам вал слабый, примитивная продувка... Казалось, форсировать такой мотор невозможно. Но другого в стране не сыскать, и я принялся лепить из V-50 конфетку.

Первый объект для доработки – коленвал. Конструкция его не выдерживает и малейшей критики, качество изготовления «не лезет ни в какие ворота». Опыт «общения» с картингами подсказывал, что у обычных моторов с хорошей (не заводской) поршневой вал рассыпался через месяц, а то и раньше. Слабое место – нижний шатунный подшипник, избавиться от него можно только тогда, когда сам изготовишь и установишь новый шатун (рис. 1). Как заготовку использовал болванку из стали 45, отфрезеровал ее с припуском. Закалку провел так: положил заготовку в печь, нагрел до 800–850 градусов и оставил на ночь остывать прямо в печке. Наутро две плоскости отшлифовал и отполировал.

Расточил на фрезерном станке верхнюю и нижнюю головки под втулки подшипников (стенка у нижней обоймы 2 мм, у верхней – 1 мм). При расточке предусмотрел натяг верхней обоймы 0,06 мм, нижней – 0,08. Вулканитовым кругом прорезал в верхней головке паз под смазку, два паза в нижней – по бокам и потом еще по два – с торцов.

В верхней головке вместо родной бронзовой втулки установил игольчатый подшипник от «Запорожца» (с алюминиевым сепаратором). В то время ничего другого найти не мог. Палец оставил «родной» – диаметром 12 мм. Нижний сепаратор изготовил из дюраля В-95, центровался он по пальцу. Под иголки отфрезеровал 12 пазов.

Забегая вперед, скажу, что с таким коленвалом снял все проблемы с долговечностью: вал пережил четыре поршня.

Вторым объектом для серьезной доработки стал картер. Улучшить наполнение, а значит, повысить мощность способен лепестковый клапан на впуске. Для советского мотопрома это было внове, ни один завод его не применял. Корпус клапана сделал из двух половинок и вварил в картер, потом профрезеровал и зачистил по плоскостям. Отфрезеровал и подогнал по месту двускатный домик, а две пластинки вырезал из стеклотексто-

лита – с запасом в пару миллиметров. Затем грубой шкуркой подогнал габаритные размеры пластин (по домику), начисто заполировал мелкой шкуркой и снял фаски.

Цилиндр (гильзу и рубашку) вначале оставил «родной», лишь заглушил отверстие под карбюратор – ведь впуск теперь идет в картер через «лепесток». В «родной» рубашке охлаждения отфрезеровал площадку параллельно оси цилиндра и сделал накладку под два дополнительных продувочных канала. Мотор стал работать поживее, но хотелось большего. «Развернуться» не давали убогие штатные окна – пришлось делать новую гильзу.

Из чугуна СЧ 21-40 выточил заготовку (предусмотрел натяг в рубашке охлаждения 0,2 мм), в этой гильзе поменял фазы (рис. 2), сделал два дополнительных продувочных окна, выпускное окно – с перемычкой, причем его площадь стала примерно вполовину большей, чем у стандартного. Естественно, потребовалась и новая выпускная труба, ее размеры – как у «кольцевого» «полтинника» «Симсон» (рис. 3). Материал для трубы – сталь 20. Головку цилиндра подрезал на 1,5 мм – и степень сжатия возросла до 11,5–12. Это под 93-й бензин (лучшего в то время не было).

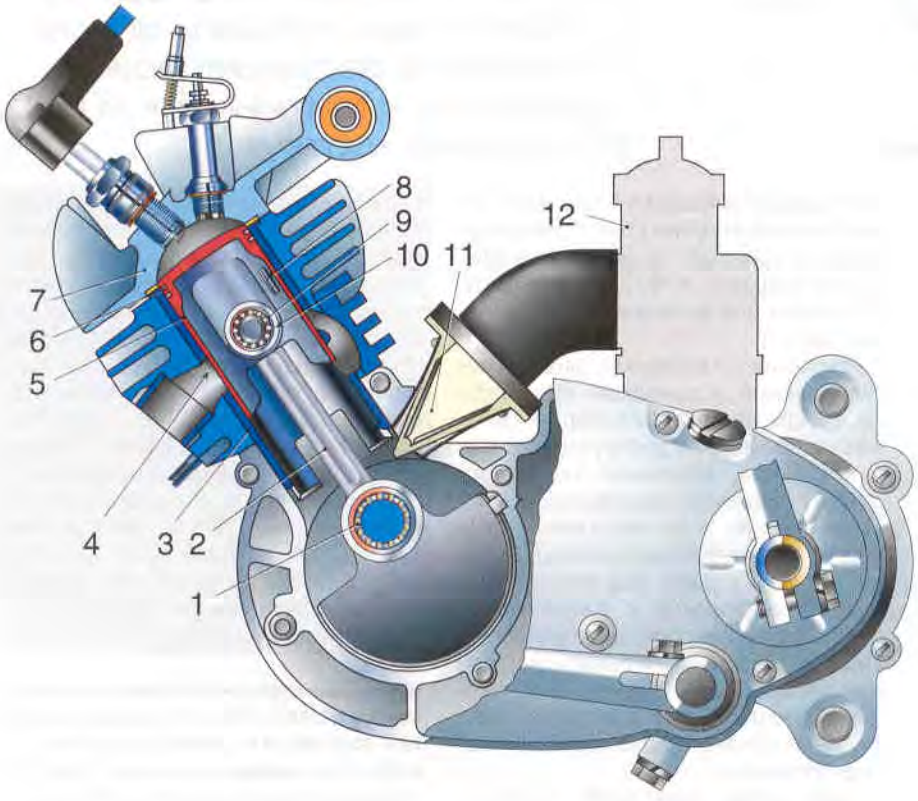
Пока возился, ломал голову: а что делать с поршнем? «Родной» не годится, делать целиком новый – опыта было маловато. И тут очень кстати подвернулись отливки с какого-то киевского авиационного завода. На первую отливку поставил миллиметровые кольца, на вторую – 0,8 мм. Кольца точил из каленой (до HRc 32) болванки стали 40Х, потом шлифовал.

В поршне сделал два окна под продувку (рис. 4). Эллипсность поршня задал 0,15 мм, зазор по юбке – 0,03 мм, над верхним компрессионным кольцом – 0,25 мм. С такими размерами прихваты в принципе исключались. Впрочем, не на «все сто»: масла в то время – сплошная гадость.

Стопорные кольца под палец сначала оставил «родные», но их пару раз «выплевывало». Правда, удачно – задиры не образовывались. Не искушая более судьбу, сделал более жесткими стопоры из проволоки диаметром 1,2 мм (диаметр «родной» проволоки 0,9 мм) и без усиков. После этого о кольцах можно было забыть.

И последняя доработка, связанная с мотором, – трансмиссия. От сцепления на коленвалу – со связанными с ним вибрациями и потерями на трение в масляной ванне – никуда не денешься. Приходилось «делать хорошую мину при плохой игре». Заводское клепаное крепление корзины к шестерне проварил намертво аргоновой сваркой. А чтобы при сварке детали не «отпустило», окунул часть шестерни в банку с водой.

Диски сцепления – те, что вместо текстолитовых («родные» стальные оставил) – выточил и отфрезеровал из



Доработанный мотор V-50:

1 – шатунный подшипник с самодельным сепаратором;
2 – самодельный шатун;
3 – самодельная гильза;
4 – измененные выпускные и продувочные каналы;
5 – доработанный тюнинговый поршень;
6 – самодельные «узкие» кольца;
7 – головка с уменьшенной камерой сгорания;
8 – окна в поршне;
9 – игольчатый подшипник верхней головки шатуна;
10 – усиленное стопорное кольцо поршневого пальца;
11 – лепестковый клапан;
12 – карбюратор с увеличенным диффузором.

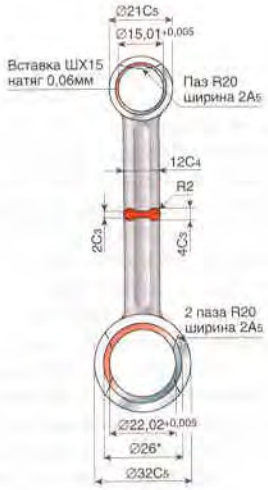


Рис. 1. Самодельный шатун имеет повышенную прочность, улучшенную смазку; в верхней головке установлен игольчатый подшипник с сепаратором.

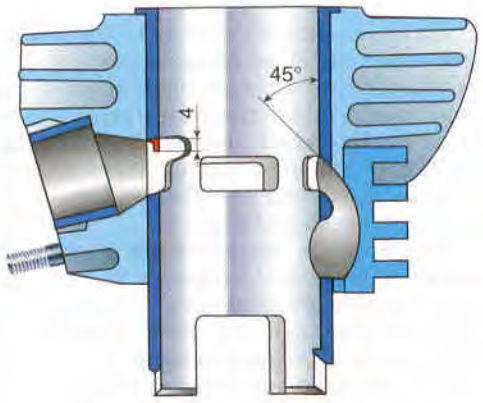


Рис. 2. Доработанный цилиндр с новой гильзой, увеличенными окнами и двумя дополнительными продувочными каналами.

жения зажигания вывел опытным путем – 3 мм.

Теперь можно выезжать на дорогу. Стоила ли овчинка выделки? В то время – да! Мокик разгонялся до 80 км/ч, тащил на себе троих. За сезон отъездил 5 тысяч км, после чего заменил поршень. Не то, чтобы износ его был критический, – просто оставались запасные отливки, да и наступила зима и руки требовалось чем-то занять.

Вместе с тем ездить было страшно – из-за ходовой: она буквально разваливалась на части. Однажды на скорости хорошо придавил передний тормоз – он заблокировался, вилку начало наматывать на барабан... Словом, с моим лицом приключилась «асфальтовая болезнь»... В другой раз разлетелся на куски задний барабан...

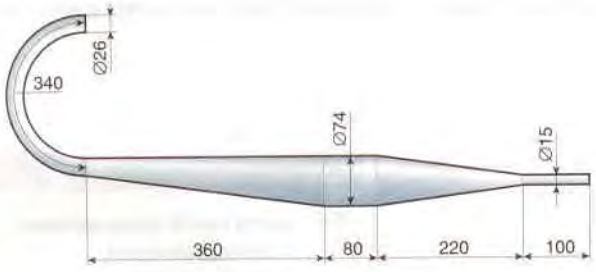


Рис 3. Настроенная выпускная система.

Сейчас ни за что не взялся бы за такую работу. Так возиться с V-50 – все равно что модернизировать арифмометр. Ведь уже существует «пилотовский» мотор – он в десять раз лучше и спроектирован с запасом: можно сделать и «полтинник», и 60, 80 и даже «сотку».

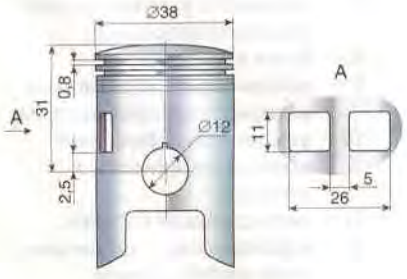


Рис. 4. Поршень облегчен, кольца – высотой 0,8 мм, два продувочных окна улучшают теплоотвод и смазку пальца.

Д16Т. Добился зазора в пазах 0,05–0,1 мм – и вибраций не стало. Потери на трение уменьшил, когда залил в двигатель жидкость АТФ-220 – она предназначена для автоматических трансмиссий.

Покончив с «железом», занялся регулировками и доводкой. Не колеблясь, установил карбюратор от «Явы-638» с диаметром диффузора 28 мм. Он, конечно, великоват, но все же лучше, чем «ленкарзовский» К-62 («пакковские» – от «Минска» – тогда еще не пошли в производство). Вообще-то, если строго, под «полтинник» нужен карбюратор с диффузором 21 мм. Но я и «явский» отрегулировал. Правда, заслонку открывать на полную можно было только после того, как мотор раскрутится хотя бы до «середины». Иначе следует провал в наборе скорости.

Зато мотор «крутился» тысяч до 7,5–8 – больше не позволяет штатное «карпатовское» электронное зажигание. Оптимальный угол опере-

Редакция напоминает, что любое переоборудование мопеда, мотоцикла, скутера, чтобы его легализовать, следует согласовать с заводом-изготовителем, в первую очередь в случаях, если переделки влияют на ходовые качества аппарата. Заводская конструкция может быть не рассчитана на возросшую максимальную скорость, прочность рамы, подвесок и эффективность тормозов могут не обеспечивать безопасность как вашу, так и окружающих, и в ДТП виноватым окажетесь вы. Кроме того, пункт 10.4 ПДД запрещает превышать скорость, определенную технической нормой транспортного средства.

Публикации в «Мото» о моторах серий «Ш» и «V»: 1/93, с. 36 и 7/93, с. 34 – каталог двигателя V-50; 7/94, с. 48 – разборка двигателя; 6/95, с. 52 – карбюратор «Карпат»; 8/96, с. 44 – «лепесток» на мопеде; 8/96, с. 54 – электросхема «Риги-4», «Верховины-3», «Карпат»; 8/97, с. 39 – тюнинг «Риги»; 2/99, с. 22 – установка двигателя «Пилота» в «Карпаты».

Master Lock

Механические противоугонные устройства для мотоциклов, велосипедов

Сеть магазинов

Авто Комфорт

Ленинградское ш., 106	т.: 457-6390
Ленинский пр-т, 52	т.: 137-3040
Земляной вал, 8	т.: 917-8280
Волгоградский пр., 12	т.: 276-1100
Остоженка, 12	т.: 201-5952
Щелковское ш., 8	т.: 109-0278
Каширское ш., 7	т.: 111-5136
Алтуфьевское ш., 56	т.: 902-5044
Пр. Вернадского, 59а	т.: 431-6910

www.autokomfort.ru

Дилеры приглашаются к сотрудничеству

Официальный представитель

Тел.: (095) 785-5834

e-mail: opt@gema.ru

www.gema.ru

ГЕМА

МЫТИЩИНСКИЙ АВТОРЫНОК

Хочешь мотоцикл?

заходи и выбирай:

www.nbsmotor.ru

Москва 91км МКАД	095/ 960-3563, 737-5581
Новосибирск	т./ф.3832/902-192, 593-453
С.-Петербург	812/ 380-0085
Тольятти	8462/ 743-955
Томск	3822/ 622-212
Омск	3812/ 503-611

продаем и принимаем на реализацию

мопеды, скутера, мотовездеходы, гидроциклы, снегоходы. 91 км МКАД.

тел.: 960-5560, 185-1630 (работаем ежедневно)

www.autorynok.ru

FOX RACING/ SHIFT AZONIC USA/O'NEAL

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТЕР

МОТОШТАНЫ от 85$

МОТОМАЙКИ от 20$

ПЕРЧАТКИ от 20$

ЗАЩИТА от 20$

МОТОМАСКИ от 20$

Мотоботы и шлемы в наличии и на заказ

Всегда в продаже повседневная одежда от FOX RACING

FOX

SHIFT

ONEAL

AZONIC

DVS SHOE company

arnette

www.foxracing.com
www.shiftclothing.com
www.azonicusa.com
www.oneal.com
www.dvsshoecompany.com
www.arnette.com

Веломир

Адрес магазина:
Люсиновская, 53/12
Тел.: 236 8940
www.velomir.ru

предъявителю купона СКИДКА 5%

СОРОКИН

ГАРАЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Компания СОРОКИНСТРУМЕНТ

Москва, Пришвина 26
Москва, Гостиничный 8
www.sorokin.ru

Многоканальный телефон:
(095) 363-91-00

МОЗГОДРОМ

«УМНЫЕ» ТОРМОЗА

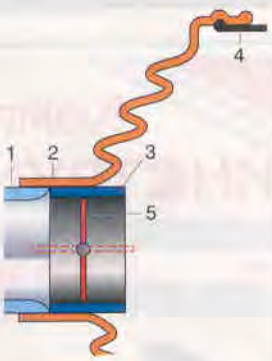
Современные «Уралы» (чаще всего ИМЗ-8.103) страдают «острой тормозной недостаточностью»: 2-кулачковые барабанные механизмы трудно отрегулировать на синхронность прижима колодок, и процедура замедления мотоцикла оставляет желать лучшего. Я сделал привод самоустанавливающимся. Подобрал рычаги по длине таким образом, чтобы тормозное усилие от троса всегда равномерно распределялось между колодками. Особенно эффективно работает устройство после установки новых колодок – они прирабатываются практически мгновенно. Трехлетняя эксплуатация подтвердила высокую надежность моих тормозов.

Борис МАКЕЕВ, Москва

Реакция редакции: вмешательство в тормозную систему влечет необходимость сертификации конструкции.

«СОВА» С ЗАСЛОНКОЙ

Чтобы облегчить запуск «Совы» в холодную погоду и после долгой стоянки, я оборудовал ее воздушной заслонкой. Саму заслонку 5, взятую от печки УАЗа, поставил между карбюратором 1 и воздушным фильтром 4. Правда, ее пришлось подрезать до диаметра трубки 3, вставленной во впускной патрубок 2.



Запуск провожу так: завожу (легко!) при закрытой заслонке, через 30 секунд наполовину приоткрываю и еду несколько километров, затем открываю полностью. После модернизации проездил сезон – и очень доволен!

Дмитрий ШИПИЦЫН, Новокузнецк

От редакции. Совет Д. Шипицына подтверждает давнюю истину: новое – хорошо забытое старое. Когда-то все мотоциклы оснащались воздушными заслонками, однако по мере совершенствования карбюраторов от них отказались. Совет нашего читателя особенно полезен тем, кто пользуется современными мотоциклами с карбюраторами Jikov без утопителя поплавка – Jikov не обеспечивает надежный пуск при температурах ниже +10 градусов.

«ЯПОНЕЦ» НАШЕ «СЪЕСТ» – ОБЛИЖЕТСЯ

Несвоевременная замена правого сальника коленвала японского скутера (в моем случае Honda Dio) приводит к скорой «кончине» подшипника. Он мудреный (SCO390CCS244PX1), потому на рынке его не найти. Но выход есть – возьмите обычный шариковый подшипник 6205, прошлифуйте его с обеих сторон до ширины 12,5 мм. Во внутреннюю обойму запрессуйте втулку – в качестве заготовки подойдет проточенная обойма оригинального подшипника. Запрессованная в подшипник втулка обожмет выработанную цапфу коленвала.

В качестве сальника подойдет уплотнение заводного вала «Муравья». Для увеличения срока службы можно их установить по паре в каждой половинке картера, а объем между ними заполнить «Литолом».

Если при ремонте потерялась шпонка – не беда, подходящая по размерам (и в том же месте – под маховиком) применяется в бензопиле «Дружба».

Какие использовал приспособления? Для снятия маховика – стальную полоску (толщиной 2 мм), согнутую в форме буквы «П».

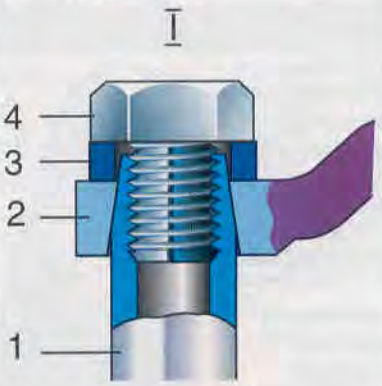
Расположить картер помог старый отжимной (ведущий) диск сцепления «Урала». Его диаметр как раз тот, что нужно, останется просверлить несколько отверстий диаметром 6–8 мм для крепежных винтов, а также центральное отверстие диаметром 12 мм под выжимной болт. Пружинящие свойства диска очень кстати: выгибаясь, он не позволит повредить нежные японские детали.

Андрей ЛЯШЕНКО, г. Георгиевск Ставропольского края

КАК Я «ЭНДУРИЛ» CZ

Всем был бы неплох старенький CZ-350 модели 472, однако его вилка очень «низкая», да и ход ее всего 120 мм. Долго терпел это безобразие, но когда потекли сальники, понял: это знак свыше – пора менять вилку. Давно приглядывался к узлу от Jawa-638, а когда купил, разочаровался: не подходит! У моего CZ высота рулевой колонки больше, чем у Jawa.

Выход нашел в виде траверс от «Восхода 3М-01» (или «Совы»): и по высоте трубы нижней траверсы, и по диаметру перьев они прекрасно вписались в CZ. Только конус в верхней траверсе оказался чуть большим, и перо 1 выступало над плоскостью траверсы 2. Пришлось под маслозаливные пробки 4 подложить шайбы 3 толщиной 3 мм.



После переделки передок мотоцикла поднялся (вилка у Jawa длиннее), ее возросший ход (150 мм) придает уверенность на дороге и бездорожье.

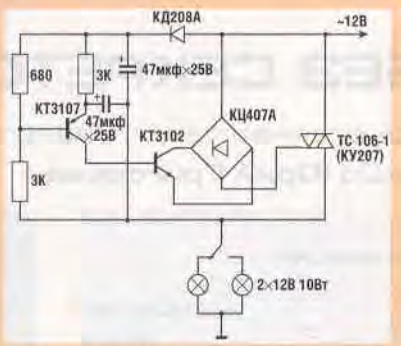
Андрей МИРОШНИЧЕНКО, Пятигорск

ПОЛЧАСА НА «ЭЛЕКТРИКУ»

Переменный ток на ковровских и минских мотоциклах доставляет владельцам некоторые неудобства, связанные со светотехникой: сигнал слабый, «мигалки» включаются с запаздыванием. Однако обе «болезни» излечимы.

Проще всего с сигналом: достаточно включить в цепь (к клемме «01» коммутатора БКС) мощный конденсатор (емкостью более 10 000 мкФ, напряжение – более 50 В), и можете устанавливать автомобильный сигнал.

«Задумчивость» теплового реле вы преодолеете, если замените его на электронное. Большинство схем основано на том, что сначала переменный ток выпрямляют, а затем им управляют с помощью транзисторного ключа. Общий недостаток таких схем – падение напряжения в цепи «мигалок» примерно на 2 В, а это немало –



лампочки теряют яркость накала. Я применил в схеме симметричный тиристор – симистор ТС106-1, он не «сажает» напряжение. Для радиолюбителя спаять подобную схему – дело получаса.

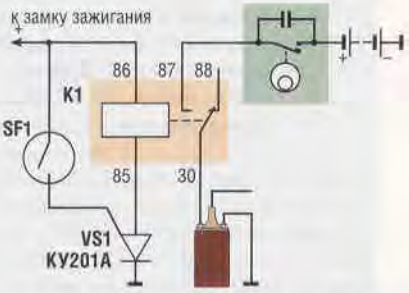
Проведя описанную модернизацию в «электрике», ее владелец навсегда позабудет о недостатках «переменника». ⏮

Владимир КОЗЛОВ, Ковров

БЕЗ МАГНИТА НЕ УГОНИШЬ

Предлагаю простое противоугонное устройство, не позволяющее посторонним запустить мотор. Основа его – геркон (на схеме обозначен SF1), а в «жизни» он просто КЭМ-2. Его следует спрятать в укромном месте, например, в корпусе «мигалки» или под обшивкой сиденья. Геркон включен в цепь автомобильного реле (К1 – 90.3743), которое питается от аккумулятора. Контакты реле разрывают цепь первичной обмотки катушки зажигания.

Система работает следующим образом: владелец подносит магнит к «тайнику», контакты геркона замыкаются, тиристор VS1 (КУ201А) открывается и остается открытым до выключения зажигания. При этом ток идет через обмотку реле К1, и оно срабатывает, замыкая цепь первичной об-

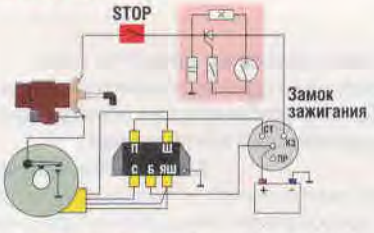


мотки катушки зажигания. Теперь можно заводить мотор киком. После выключения зажигания система автоматически переходит в «сторожевой» режим, то есть без магнита к мотоциклу подходить бесполезно.

Прошло полтора года с тех пор, как я оборудовал свою «Планету» такой противоугонкой, и отказов в работе не было. ⏮

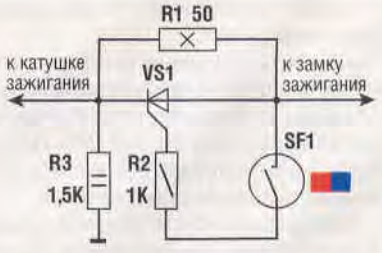
Михаил ЩЕГЛОВ, Кемерово

ПРОТИВОУГОНКА-НЕВИДИМКА



Можно повысить секретность противоугонной системы с герконом в системе зажигания. Для этого в цепь параллельно геркону установите проволочный резистор (на схеме R1). Весь фокус в том, что если не подносить магнитный ключ к потайному геркону, а просто включить зажигание, то внешне все будет выглядеть так, будто мотоцикл в рабочем состоянии: лампа разряда горит, сигнал работает, есть напряжение на катушке зажигания и даже искра. Однако она о-о-очень слабая. Угонщика это и введет в заблуждение: вроде бы никаких противоугонок нет, и он будет дергать киком (или толкать аппарат) до посинения.

Но стоит хозяину поднести к геркону SF1 магнит, как тиристор VS1 откроется, ток пойдет по прямой на катушку зажигания, и байк легко заведется. Схема



проверена на мотоцикле с контактным зажиганием («Тула»). Для бесконтактных систем, возможно, придется изменить сопротивление R1. ⏮

Владислав НИКИТИН, г. Стерлитамак Башкортостан

ПОЛЕЗНЫЕ МЕЛОЧИ

Приржавевшее резьбовое соединение удастся раскрутить (когда под рукой нет специальной жидкости или керосина), если используете уксусную примочку.

Борис ГАЛУЗИН п. г. т. Климово Брянской обл.

Отремонтировать (и короткое время пользоваться) сломавшееся «высокое» переднее крыло можно половинкой пластиковой бутылки, разрезанной вдоль. Для ее крепления к «огрызку» родного крыла я использовал проволоку, продетую в отверстия, сделанные шилом (или нагретым гвоздем).

Антон ВОРОНЦОВ, Москва

Подтекание масла из-под разъема воздухофильтра «Ижей» навсегда устраняется с помощью герметика.

Сергей ВОЛОСНИКОВ, Нижний Тагил

Запаять небольшое отверстие в металлическом поплавке карбюратора можно с помощью грифеля карандаша, соединенного с клеммой аккумулятора. Сам поплавок соедините с другой клеммой.

Павел БОЛЬШАКОВ, Ярославль; Артур ДАВЫДОВ, Москва

Избавиться от окисления клемм аккумулятора поможет лак. Накладывать его надо после обезжиривания клемм ацетоном или бензином.

Тимур ХУСАИНОВ, Новочебоксарск

Закрепить неплотно сидящее в корпусе (а потому дрожащее) зеркало удастся с помощью герметика. Аккуратно вотрите его по периметру стекла под уплотнение.

Олег ПЕТРОВ, Клин

«КОВРОВЦЫ» БЕЗ СЕКРЕТОВ

На вопросы читателей «Мото» отвечает зам. главного конструктора Ковровского ЗиДа **Юрий Григорьев.**

>> Можно ли установить на «Сову-200» чешский карбюратор Jikov?

Иван Шапшалов, Москва

На мотоциклы производства ЗиДа устанавливают карбюраторы Jikov типа 2928CE: с 1988 года на «Восход 3М» с обозначением регулировки 286100 (последние цифры во втором ряду маркировки); с 1996 года на «Сову-200» с обозначением регулировки 28611.
Помимо главных жиклеров (88 – для двигателя «Восход 3М» и 98 – для «Совы-200»), карбюраторы различаются размерами распылителя.
Jikov от «Явы-638» имеет главный жиклер 92, так что он без переделки не подойдет. Для перехода с пекаровских К-65 на Jikov нужно поменять (или переделать) переходной фланец на двигателе. ⏮

>> Можно ли поставить на ЗиД-200 литые колеса от «Ижа»?

Николай Белугин, ст. Медведовская Краснодарского края

Поставить-то можно, но радости от них мало: такие колеса существенно тяжелее спицованных, они ухудшат динамику мотоцикла и работу его подвесок. Кроме того, у заднего колеса возникнет небольшой перекос цепи, так как у всех ковровских мотоциклов расстояние от оси мотоцикла до оси цепи 68 мм, а у «Ижей» – 72 мм. ⏮

>> Мой «Курьер» с карбюратором Jikov плохо запускается при низкой температуре. Слышал, что «наши» карбюраторы в этом отношении получше. В чем отличие К-65К для ЗиД-200 от К-65В для «Совы-175»? Насколько теряется мощность при установке на ЗиД-200 карбюратора К-65В?

Владимир Копиленко, С.-Петербург

При температуре воздуха до минус 10–15°С и при условии выполнения операций, указанных в разделе «Запуск холодного двигателя» Инструкции по эксплуатации, обеспечивается легкий запуск исправного двигателя как с карбюратором Jikov, так и с К-65. Проблемы возникают с изношенным или неисправным мотором. К-65, содержащий в своей конструкции утопитель поплавка, облегчает запуск в случае, если неисправность двигателя связана с системой питания (нарушена регулировка, подсос воздуха, износ двигателя).

К-65В без изменения регулировок, то есть приведения его характеристик к параметрам карбюратора К-65К, нельзя устанавливать на мотор ЗиД-200. При установке карбюратора К-65К на ЗиД-200 мощность двигателя не снизится.

Карбюраторы К-65К для 200-кубовых «Сов» и ЗиДов отличаются от К-65В для 175-кубовых только диаметрами главного топливного жиклера и распылителя. Маркировка жиклеров К-65К (в скобках К-65В): «220» («210»), диаметр распылителя: 2,65 мм (2,63 мм). ⏮

>> У меня «Восход-3М». Как его форсировать? Каков предел форсировки таких моторов по опыту завода? Может, что-то подойдет от «Совы»?

Эдуард Линтрон, пос. Карымское Читинской обл.

Опыт создания заводом модификаций для спорта показывает, что предел форсировки старых 175-кубовых моторов – 24 л. с. Лепестковый клапан в этих моторах отсутствовал, система зажигания была контактная. Менялась степень сжатия (под распространенный в то время бензин Б-100). Расширенные фазы газораспределения и карбюратор с диффузором 32 мм улучшали продувку и повышали обороты – до 8000. Естественно, ресурс таких моторов существенно снижался. От поздних моделей («3М-01», «Сова», «Курьер») на «3М» можно установить только коленвал. Поршень, кольца, цилиндр и головка не подойдут. ⏮

>> Подойдет ли к двигателю Ш-52 генератор от «Пилота»? Можно ли с помощью электрооборудования (свечи, катушки зажигания) увеличить мощность мотора?

Андрей Улко, Ростов-на-Дону

К двигателю Ш-52 современный бесконтактный генератор от «Пилота» не подойдет. Если статор еще как-то приспособить можно, то ротор «не сядет» из-за другого размера конуса на коленвалу.

Только заменой в системе электрооборудования свечи и катушки зажигания поднять мощность мотора невозможно. Если не лезть в «железо» (имеются в виду каналы, фазы газораспределения, карбюратор, выпускная система), то удается только незначительно увеличить мощность – установив электронный коммутатор с изменяемым углом опережения зажигания. ⏮

>> Как правильно установить противотуманную фару? На сайте ГИБДД (www.gai.ru) мне ответили, что противотуманную фару можно установить только сообразно особенностям конструкции мотоцикла. А где заводом предусмотрено такое место?

Дмитрий Леонидов, Москва

Места крепления противотуманной фары конструкцией не предусмотрено. Ее следует устанавливать согласно общим требованиям стандарта о расположении световых приборов – по центру мотоцикла или сбоку (не далее 250 мм от оси) и на высоте не менее 250 мм от полотна дороги (но и не выше основной фары). Баланс мощности электросистемы ковровских мотоциклов позволяет установить в противотуманную фару лампочку мощностью до 30 Вт. ⏮

YAMAHA HONDA BOMBARDIER POLARIS
SUZUKI ARCTIC CAT Kawasaki KTM SPORTMOTORCYCLES

MOTOPROM
ЗАПЧАСТИ
МОТОРЕЗИНА
ТЮНИНГ
АКСЕССУАРЫ

Москва, Ломоносовский пр-т, д. 32, т. (095) 147-4331, 147-0166
www.motoprom.ru, e-mail: motoprom@umail.ru

НАШИ АДРЕСА В ИНТЕРНЕТ - WWW.SPARCO.RU И WWW.REMUS.RU

Hi-TECH TUNING

Новый технический центр в Отрадном по продаже и установке комплектующих для тюнинга автомобилей и мотоциклов

REMUS ГЛУШИТЕЛИ

МОСКВА, УЛ. ДЕКАБРИСТОВ, Д. 47 ТЕЛ.: (095) 180-30-16 ФАКС: (095) 180-71-12

РЕКЛАМНОЕ БЮРО
За рулем

Приглашаем к сотрудничеству рекламных агентов

т. 978 03 89
978 27 12
250 15 94

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

Motoart

•Поставка комплектующих оригинал/тюнинг Германия, Финляндия и Япония и др.
•Б/У запчасти на "японцев" из Японии.
•Разработка и производство деталей и узлов любой сложности: поршни, шатуны, вкладыши, звёзды, шестерни и др.
•Восстановление деталей, узлов, покрытий, наварка, шлифовка гальваника, полный спектр порошкового окрашивания. Аэрография – художественная роспись мотоциклов и автомобилей.
•Ремонт и обслуживание мототехники, выезд к заказчику.
•Скорая помощь на дороге, эвакуация.
•Информационный бюллетень по Б/У запчастям.
•Круглосуточный Бар – с приятными ценами, закрытый пляж, водномоторники.

Мы работаем до 22 часов.
Москва.
Ленинградское ш. 39.
т.: 7783969, 4523187
www.motoart.ru
info@motoart.ru

Мотомагазин на Авиамоторной, 47
ПРЕДЛАГАЕТ

МОТО RUS 99 ЗАПЧАСТИ

• запчасти
• тюнинг для отечественных и импортных мотоциклов (Highway Hawk)
• мотоодежда и прием заказов на индивидуальный пошив из кожи
• изготовление сидений и кофров
• мотопокрышки, новые и б/у
• мотошлемы AGV, FM, Bayard

Россия, г. Москва, ул. Авиамоторная, 47, тел.: 273 06 91
www.moto99rus.boom.ru, e-mail: moto99rus@yandex.ru

ГРУППА КОМПАНИЙ
"SOUZ MOTO"
www.souzmoto.ru

МОТОЦИКЛА ИЗ ЯПОНИИ

Скидки оптовикам!
Сезонные скидки до 20%!
Большой выбор!
Низкие цены!

Москва (095) 123-7016, 123-3681
Пермь (3422) 93-12-65
ЯПОНИЯ (10-81) 902-77-62-466 (рус.яз.)
Владивосток РЕГИОНАЛЬНОЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО

motoGP

ПЕРВЫЕ ПОТЕРИ

Чемпионат мира по кольцевым мотогонкам в новом классе Moto GP еще не начался, но уже понес первые значительные потери. Чемпион мира 1999 года Алекс Кривиль, который должен был выступать в команде Луиса Д'Антена, заявил о том, что пропустит нынешний чемпионат из-за проблем со здоровьем. Это непростое решение он принял после консультации с врачами. «Ничего серьезного», – уверял Алекс на пресс-конференции в Валенсии. Тем не менее, перед Луисом Д'Антеном вновь встала проблема пилота, который составил бы компанию Норику Абе в его команде.

Вторая серьезная потеря – австралиец Гарри Мак Кой. Его называли чуть ли не основным претендентом на главный титул в этом году. Во всяком случае, на тестах в Валенсии, где впервые «лицом к лицу» встретились «двухтактники» и «четырехтактники» фаворитов, именно он показал лучшее время, опередив и Бьяджи, и Чеку, и Като, и Накано. На тестах в Эшториле Гарри продолжал творить чудеса и уже вплотную подобрался к рекордному времени круга, но... упал. «Очнулся – гипс»: перелом большой и малой берцовых костей правой ноги. Теперь Мак Кой точно пропустит первый этап чемпионата в Японии, а возможно, и второй в ЮАР.

В его отсутствие лучшее время в Эшториле показал Лорис Капиросси. В прошлом году он постоянно жаловался на то, что нет у него достойного мотоцикла. Теперь, похоже, он его получил. Двухтактная Honda NSR500 – модернизированный вариант прошлогоднего мотоцикла Валентино Росси – позволила Капиросси обойти Като, Накано, Барруша и Ван де Гурберга.

Наконец-то стало известно, что из себя представляет 4-тактная Yamaha M1. До официальных тестов в Валенсии заводская команда результаты скрывала. Теперь стало понятно почему: оба 4-тактных «литра» вчистую проиграли 2-тактным «пятисоткам». Такие результаты ставят под сомнение шансы заводской Yamaha на высокие результаты в чемпионате.

Похоже, проблемы и в стане Suzuki. После тестов в Австралии Гарри Тейлор выглядел по меньшей мере неудовлетворенным. В интервью он все списал на стихии: в первый день помешал дождь, во второй – птицы (?), в третий – сильный ветер. А какие результаты? Тейлор высказался лаконично: «Время – нормальное для этой стадии разработки». Небогато...

Чемпионат начинается. Уже 7 апреля после первого этапа в Японии мы получим ответы на многие вопросы.

KATJA-КАТЮША

Виктор МАМОНТОВ, комментатор ТВЦ, специально для «Мото»

Женщина-пилот... До этого могли додуматься только в наше не признающее никаких канонов время. Помните суфражистку из фильма «Большие гонки»? Максимум, до чего допустил ее автор сценария, – до роли журналистки, сопровождающей заезд века. Теперь участников авто- и мотосоревнований самого высокого ранга журналистками не удивишь, а вот женщин-пилотов по-прежнему, скажем мягко, маловато. Хотя... Вспомним Ютту Кляйншмидт, которая в ралли-рейдах бросила вызов самому Жан-Луи Шлесеру. И не просто бросила вызов, но и победила в предпоследнем «Дакаре». Вот так!..

Впрочем, отношение к представительницам прекрасного пола как участникам гонок в мире моторов это не изменило. Чтобы в том убедиться, достаточно вспомнить высказывание «серого кардинала» Формулы-1 Берни Экклстоуна: «Вероятнее всего, женщины-пилоты никогда не получат возможность выступать в серьезных соревнованиях, потому что никто не станет воспринимать их всерьез».

Берни, конечно, голова, но не совсем прав. Пример вышеупомянутой Кляйншмидт и единственной пока женщины-пилота в мире больших кольцевых мотогонок Кати Пёнсген эти слова опровергают.

Женщина на гоночном мотоцикле – это куда более экзотично, чем дама в кокпите спортивного автомобиля. Катя Пёнсген бросила вызов мотоциклетному миру, когда появилась в зоне старта не в качестве umbrella girl, то есть девушки с зонтиком, а в седле 250-кубового спортивного байка.

26 сентября 1976 года в небольшом немецком городке Миндельхайм в семье Пёнсген родилась девочка. Назвали ее русским именем Katja (тогда была мода на русские имена). В четыре года, когда большинство девочек мечтают о Барби, Катя получила от родителей в подарок... мотоцикл. Ничего особенно странного в том не было: ее отец – бывший кроссовый мотогонщик. Конечно, он мечтал о сыне, который продолжил бы славные традиции. Но случилась девочка: «Вот пусть и гоняется!»

50-кубовый кроссовый мини-байк заменил Кате и кукол, и другие игры. Ей не исполнилось и десяти лет, когда она впервые появилась на гоночной трассе. Причем не на кроссовой, а на кольцевой – в Хоккенхайме. История умалчивает о том, как прошло ее первое боевое крещение, но с тех пор кросс, как мечта, в ее планах не возникал. Оно и понятно: яркие мотоциклы, красивая форма, зрители на трибунах – все это гораздо привлекательнее для девчонки, чем «бодание» в грязи.

Первый заметный успех пришел в 18 лет в том же Хоккенхайме – она заняла третье место в ADAC Junior Cup. В 95-м две победы – в Японии на Junior Cup и в Италии на Trofeo Junior. После столь впечатляющих результатов успех надо было только развивать. Тем более, что и менеджеры начали воспринимать Пёнсген вполне всерьез.

«Женщине в этом спорте не помог бы и богатый спонсор. Кто бы из них стал рисковать деньгами?..» – сказывал Берни Экклстоун. И опять жизнь опровергла его, мудреца. Рисковые парни, готовые вложить деньги в сомнительное предприятие по имени Пёнсген, нашлись. И в немалом количестве. В 98-м Ducati – безоговорочный на тот момент лидер чемпионата мира в классе Superbike – пригласила юную леди на тесты в свою заводскую команду. Это уже похоже на настоящее признание – многие мужчины мечтали и мечтают,

чтобы «красный итальянец» обратил на них внимание... Правда, сотрудничество продлилось недолго, но репутацию Кати оно укрепило.

В следующем году она стала буквально нарасхват, и ей пришлось выступать одновременно на три фронта – в европейском, германском и американском чемпионатах в классе Supersport. Представляете нагрузку? Но хрупкие девичьи плечи выдержали, и в 2000-м Катю пригласили в очень серьезную команду – Alstare Corona Team в классе Superstock.

И, как венец карьеры, приглашение в прошлом году в Гран-при – высшую лигу кольцевых мотогонок. Причем приглашение не от кого-то, а от самой Aprilia, одного из лидеров класса 250 см³.

Роман Aprilia + Katja = Love не сложился. «Семейная лодка» дотянула только до середины чемпионата, а там разбилась – о другую любовь. Катю (по слухам, за большие деньги) перекупила команда Shell Advance Honda. И это при том, что серьезных успехов (а если честно, то и вообще никаких – 2 очка за сезон) она в Мото Гран-при не добилась. Вот что значит инвестиционная привлекательность симпатичного девичьего лица!..

Катюша (№ 11) «сделала» не одного парня.

«В идеале, женщина-пилот должна быть грозой парней...» – вновь цитируем Берни Экклстоуна. И здесь старина Берни прав на все сто! Во всяком случае, Катя полностью соответствует его идеалу. Посмотрите на фотографии и сами убедитесь, что она обладает гипнотической женской привлекательностью. Когда появляется в паддоке, на нее обращают внимание не только и не столько потому, что она знаменитость. В общении, в том числе и с представителями прессы – сама приветливость, улыбка не сходит с ее лица. Не деланная – «приклеенная» американская «смайл», а настоящая, обращенная к тебе...

Что же касается «грозы парней» (если я правильно толкую смысл «источника»), то пока Катя совершенно свободна и замуж, судя по всему, не спешит. Одно время ходили слухи о ее неформальных отношениях со звездой «супербайка» австралийцем Троем Корсером, но походили-походили и ушли...

Все ее кумиры – мужчины: любимый актер – Мел Гибсон, певец – Робби Уильямс, спортсмен – Майк Тайсон. На первый взгляд, странно видеть в этом списке кровожадного боксера-скандалиста. Но только на первый взгляд. Если учесть, что Катя, помимо кольцевых гонок, серьезно увлечена боксом, многое становится понятным. Однако на вопрос, кто ее идол, Катя отвечает: «Карл Фогарти». Четырехкратный чемпион-кольцевик – вне конкуренции.

Но Фогарти по этому поводу может не возбуждаться – Кате и без любовных страстей забот хватает. Помимо гонок и бокса, поддерживать спортивную форму ей помогают сноуборд, ролики, фитнесс и даже футбол – она играет в одной команде с Михаэлем Шумахером. Кроме того, регулярно выходит на старт соревнований по мотокроссу (первая любовь все-таки не прошла бесследно) и супермото. Железная дева!

У Кати действительно железный характер. «Работа в Aprilia заставила понять, что гонки – жесткий бизнес, выжить в нем могут только жесткие люди».

В 96-м ее настигли тяжелейшие последствия падения – многочисленные переломы и травмы. После таких случаев даже пилоты-мужики задумываются об ином будущем. У Кати сомнения не возникали: гонки продолжать!

В нынешнем году Пёнсген вновь в цветах команды Shell Advance Honda. Сезон видится ей в радужных тонах: «У меня за плечами опыт, надежная команда и быстрый мотоцикл».

Характерная деталь. Любимый фильм Кати – «Смертельное оружие». Не знаю, как у вас, а у меня, когда узнал об этом, родилась ассоциация: помните, что называли «смертельным оружием» во время Великой Отечественной? Правильно – «Катюшу». А теперь вспомним, как зовут Пёнсген... Сезон покажет, кто из мужчин выдержит ее залп.

МФР ИЩЕТ ТАЛАНТЫ

Для привлечения молодых гонщиков в чемпионате РФ по шоссейно-кольцевым гонкам вводится специальный класс – SS-400. Теперь на старт будут допускаться спортсмены с 14-летнего возраста. Таким образом, как разъяснили редакции в МФР, в нынешнем сезоне чемпионат страны пройдет в шести классах: SS-400, 600-Б, SS-600 (суперспорт), супербайк, 1000-Б, SS-1000 (суперсток).

Впервые в стране планируется провести официальные гонки в классе «минибайк». В них смогут принять участие даже 7-летние спортсмены. Для участников состязаний на скутерах возрастная планка с этого года опущена до 12 лет.

Всю информацию о гонках, расписание и регламент чемпионатов страны, правила судейства и многое другое

можно почерпнуть на официальном сайте Мотоциклетной федерации России (www.mfr.ru).

КУБОК РОССИИ 2002 года
(скутерные гонки на мини-байках)
1 этап – 11–12 мая, Санкт-Петербург
2 этап – 1–2 июня, Москва
3 этап – 29–30 июня, Москва
4 этап – 20–21 июля, Москва
5 этап – 24–25 августа, Москва
6 этап – 14–15 сентября, Санкт-Петербург

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ 2002 год
(шоссейно-кольцевые гонки, классы: S-400, 600-Б, SS-600 , супербайк, 1000-Б, SS-1000)
1 этап – 25–26 мая, Дмитров
2 этап – 22–23 июня, Дмитров
3 этап – 13–14 июля, Дмитров
4 этап – 17–18 августа, Дмитров
5 этап – 7–8 сентября, Дмитров

ГОНКИ НА ЛЬДУ

НЕ ГНУТСЯ ШВЕДЫ

В подмосковном Красногорске прошел очередной командный чемпионат мира в гонках на льду. На мировое «золото» претендовали семь команд: Австрии, Германии, Голландии, России, Финляндии, Швеции и сборная Европы. Напомним, мировые первенства проводятся с 1979 года и почти во всех из них, за исключением трех, побеждала сборная СССР, а затем России – двадцать раз!

С. СВЕНССОН и П. СЕРЕНИУС (лидируют) за полчаса до триумфа.

Нынешний чемпионат преподнес сюрприз. Сначала организаторы гонок столкнулись с проблемой льда: несколько дней держалась плюсовая температура. Пришлось идти на ухищрения. Первый день соревнований трасса проходила по внешней дорожке (радиус поворота – 35 м), во второй – по внутренней (21 м). Это не противоречит правилам.

В составе сборной России выступали прошлогодние чемпионы мира Кирилл Дрогалин, Владимир Фадеев, Юрий Поликарпов. Специалисты прогнозировали, что большой радиус на руку зарубежным гонщикам. Тем не менее, после первого дня наша команда вышла в лидеры, набрав 28 очков, на два очка отставали шведы. Сборная Европы заняла третью строку в судейских протоколах (22). Ждали, что на малом круге россияне увеличат разрыв. Однако второй день для нашей сборной оказался неудачным.

Шведские мастера Пер-Олоф Серениус и Стефан Свенссон действовали безошибочно. Во всех своих заездах они занимали только первое и второе места. В последнем заезде шведы позволили себе расслабиться – вместо Свенссона выпустили молодого гонщика Ола Вестлунда. Набрав 56 очков, шведы праздновали триумф.

Российская команда, проиграв лидерам 7 очков, оказалась на втором месте. «Бронза» досталась сборной Европы (45). Самым результативным гонщиком чемпионата оказался 54-летний Пер-Олоф Серениус.

ПУСТЬ МОЛОДЕЖЬ СЕБЯ ПОКАЖЕТ

Финал личного чемпионата Европы, который прошел в подмосковных Луховицах, завершился триумфом наших спортсменов – весь пьедестал почета заняли россияне. На высшую ступень поднялся гонщик из Саранска Максим Захаров. Это его первая золотая медаль в международных гонках такого уровня.

Судьба серебряной награды решалась в дополнительном заезде, в нем встретились Николай Красников (Уфа) и Юнир Базеев (Саранск) – они набрали одинаковую сумму очков. Победил уфимец.

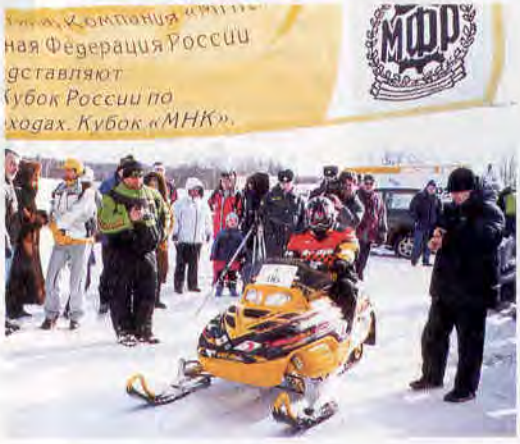
Почему нет в числе призеров асов мирового класса? Дело в том, что ФИМ приняла решение: спортсмены, прошедшие в финал личного чемпионата мира, не имеют права выступать на чемпионате континента. С одной стороны, это снижает рейтинг европейского первенства, но с другой, открывает дорогу молодым талантам, что крайне актуально для этого вида мотоспорта.

Владимир КАРНЕЕВ,
заслуженный тренер СССР

СНЕГОХОДЫ

...И ВОШЛИ В ИСТОРИЮ

Впервые в России в Дмитровском районе Московской области (с. Ильинское) прошли соревнования на снегоходах по программе эндуро на Кубок России. Организаторы ждали «подвоха» от погоды. Так и случилось: за несколько дней до начала и днем, и ночью держался уверенный плюс. Однако накануне ночной буран «вернул» зиму.



На старт гонщики уходили в режиме ралли – с интервалом в минуту. Пока спортсмены сражались на пересеченке (четыре круга по 50 км, с тремя спецучастками), журналисты тоже «выясняли отношения»: на укороченный трассе (для «чайников») им устроили турнир на снегоходах. Акулы пера настолько увлеклись собственными страстями, что едва не упустили из виду события в основной гонке.

Между тем, самым быстрым на 200-километровой трассе оказался представитель московской команды «Терехово-13» Сергей Кривоногов. Он получил почетный , в то же время и уникальный Кубок – он выполнен из серебра с позолотой (высота сосуда – около 50 см). На втором месте его одноклубник Алексей Фролов. На третьем – Александр Корнев из спортивно-технического клуба «Торнадо» (Химки, Московская обл.).

Это была историческая гонка, потому что – первая. Теперь имена не только призеров, но и всех участников войдут в анналы отечественного снегоходного спорта.

Николай САМАРИН

ПО МОКРЫНИ

Первый этап чемпионата России по снегоходному спорту в отечественном классе состоялся в Коломне. В соревнованиях приняли участие команды: ОАО «Сатурн» (Рыбинск), ОАО «УМПО» (Уфа), «Факел» (Новый Уренгой), «Олимп» и «Полярный Круг« (Москва) и команда г. Кирова. Заезды состоялись несмотря на то, что после первых кругов отдельные участки трассы напоминали грязевую ванну.

В командном зачете первое место заняли спортсмены из Рыбинска, второе досталось представителям Нового Уренгоя, на третьем – гонщики из Уфы.

Второй этап чемпионата прошел в Рыбинске. На сей раз погода была по-настоящему зимней – квалификационные заезды прошли при температуре –25°С. На следующий день резко потеплело, а затем снова похолодало, и снег покрыла ледяная корка. К этим условиям лучше всех приноровились спортсмены из Нового Уренгоя: первое и второе места поделили Виктор Пашковский и Владислав Амелин из «Факела». Третьим к финишной черте примчался Дмитрий Котов («Сатурн»).

Владимир БЕЗРУКОВ

→ КРОСС

ДУЭЛЬ ОТЛОЖЕНА ДО ЛЕТА

У «колясочников» братьев Ситларовых начинается новая жизнь – теперь им придется выступать в классе «750». Так решила очередная конференция Федерации мотоциклетного кросса. Суть решения: освободить класс «500» для молодежи в возрасте до 23 лет, а все, кто старше, переводятся в «750». До сей поры Ситларовы, которым «перевалило» за «контрольный» возраст, вольготно чувствовали себя в «младшем» классе и из года в год становились чемпионами страны. А что они сумеют показать в «750»?.. С нетерпением ждали наблюдатели результатов гонок в Жуковском, где проходил зимний чемпионат России по кроссу на мотоциклах с колясками.

Сенсации не произошло. Фавориты – экипажи Василия Прядеина и Евгения Щербинина на соревнования не явились. Они решили сосредоточить усилия на подготовке к летнему чемпионату страны и чемпионату мира. Братья Ситларовы без особого труда «разобрались» с более молодыми соперниками.

Чемпионат России стартует 26 мая и будет состоять из пяти этапов.

Анатолий ЛЕЛЬЕВР

Зимний чемпионат России (мотоциклы с колясками), Жуковский

Класс 750 куб. см: 1. Раис Ситларов – Хасан Ситларов (Ирбит, СК «Уралмото»); 2. Павел Миронов – Максим Занозин (Москва, Фонд развития мотоспорта – ФРМ); 3. Михаил Бубашвили – Александр Добрук (Москва, ФРМ). **Класс 500 куб. см:** 1. Михаил Харламенков – Роман Обросов (Ирбит, МУ СТК); 2. Дмитрий Анохин – Тимофей Мочалов (Москва, ФРМ); 3. Денис Кожарский – Павел Еремин (Москва, ФРМ).

Предсказанное лидерство Ситларовых.

...И ПРИЗЫ В ПРИДАЧУ

В Коврове состоялся 46-й традиционный зимний мотокросс на призы завода им. Дегтярева. На знаменитой трассе одновременно разыгрывался и зимний молодежный Кубок России.

По традиции первыми на старт вышли самые юные – спортсмены на «полтинниках». Быстрее всех оказался шестилетний ковровчанин Олег Завьялов (команда ЗиД). В классе 60 см³ первенствовал Михаил Брюхов из Ижевска. Вместе с Кубком ему вручили мини-мокик «Птаха» – главный приз в этом классе. В классе «80» обладателем Кубка и мокика ЗиД-50 стал московский спортсмен Алексей Зубков.

Кубок и главный приз в классе «125» – мотоцикл ЗиД-200 выиграл мастер спорта Александр Иванютин, выступающий под флагом Ревякинского металлопрокатного завода (Тульская обл.). Его земляк Дмитрий Паршин из команды «ЮКОС» финишировал вторым. Этот перспективный гонщик стартовал также в свободном классе – и победил. Ему награда – почетный Кубок и музыкальный центр.

Елена МАЛКОВА, Ковров

Нагнали «пургу» в Коврове.

УШЕЛ, ВСЕХ «СДЕЛАЛ» – ПОБЕДИЛ

В Ижевске разыгран зимний Кубок России по мотокроссу. Главные призы – «Ока» за победу в классе «125» и «Жигули» – в открытом. Публику интриговало, сумеет ли юный Дима Паршин и на этот раз обойти более опытных конкурентов в классе «125»? Его победа на предыдущей гонке (а это был зимний чемпионат России) – многообещающая заявка. Безраздельно господствовавшие в этом классе Александр Иванютин и Максим Лебедев почувствовали себя уязвленными. Чем ответят они Митяю (это спортивное прозвище Димы)?

Полет в исполнении А. ИВАНЮТИНА.

Лебедев поступил просто – он «ушел» из класса «125» и заявился в открытом. Маневр удался: Макс сравнительно легко победил и укатил из Ижевска на новеньких «Жигулях». А Иванютин поднатужился и выиграл оба заезда в «125». Митяй на втором месте.

Анатолий ЛЕЛЬЕВР

ПРОВОДЫ ЗИМЫ

Закрывая сезон, в подмосковной Коломне прошел 24-й традиционный мотокросс «Русская зима». Около 200 спортсменов из 25 городов России вышли на старт.

Победу в самом престижном – свободном классе мотоциклов с шипами одержал москвич Александр Иванютин. В свободном классе без шипов быстрее всех был Леонид Суханов из Подольска. В командном зачете победили коломенские гонщики из спортивно-технического клуба «Мастер».

→ ТРИАЛ

ИСПАНСКОЕ ТРИО ПРОТИВ ОДИНОКОГО БРИТАНЦА

В прошлом году многие поспешили назвать скучным чемпионат мира по триалу в залах: казалось, никто в ближайшем будущем не сможет составить конкуренцию пятикратному чемпиону мира британцу Дуги Лампкину. Год назад он одержал девять побед в одиннадцати этапах – и исход чемпионата был предрешен задолго до окончания.

Мало кто обратил тогда внимание на появление в чемпионате молодых испанцев Альберта Кабестани, Адама Раги, Марка Фрейхи. Как выяснилось, зря. Именно они в нынешнем году составили конкуренцию непобедимому Лампкину и вернули чемпионату былую интригу: в семи этапах из десяти Лампкин только однажды (!) смог подняться на верхнюю ступеньку подиума. Было это на его «домашней» трассе в Шеффилде. А дальше – победы одерживали только испанцы: трижды Кабестани и по одному разу Фрейха, Рага и Коломер.

В условиях столь жесткого прессинга Лампкин чувствует себя некомфортно. А в триале в залах особую роль играет именно психологическая устойчивость. Весьма показательны результаты пятого этапа – в Барселоне. Этот раунд традиционно собирает наибольшее количество зрителей – испанцы неистово болеют за своих. На предварительном этапе Дуги еще мог противостоять давлению зала и соперников – и победил. Однако умудрился набрать 11 штрафных очков (у Адама Раги – 13, а у Марка Фрейхи – 15). В финальном раунде нервы у Лампкина сдали – 14 штрафных очков и только третье место. Рага победил, и Фрейх поднялся на вторую ступеньку пьедестала.

Результаты финала в Лиссабоне (шестой этап) для действующего чемпиона оказались обескураживающими – 25 очков штрафа (у Кабестани только 4, а у Раги – 7). Трудно припомнить, когда еще «железный» Лампкин допускал столько ошибок. Правда, он ни разу не опускался ниже третьего места. Стабильность – признак класса. Молодые же испанцы стабильностью похвастать и не могут. Кабестани в Барселоне и Вене (седьмой раунд) – занимал предпоследнее место, дважды точно так же «оступался» и Фрейха. Так что Лампкину пока удается удерживать лидерство в общем зачете.

Виктор МАМОНТОВ

Механик Кабестани ревниво наблюдает за выступлением ЛАМПКИНА.

Положение в чемпионате мира по триалу в залах после семи этапов: 1. Д. Лампкин (Montesa-Honda) – 114 очков; 2. А. Кабестани (Beta) – 112; 3. М. Фрейха (Sherco) – 106; 4. А. Рага (GasGas) – 99; 5. М. Коломер (GasGas) – 88; 6. Т. Фуджинами (Япония, Montesa-Honda) – 80.

→ СОБЫТИЕ

«НИКА» ВЫБРАЛА ЛЬВОВА

Редакция «За рулем» в пятый раз провела церемонию награждения лучшего автогонщика года. Журналисты, освещающие тематику автоспорта во всех мыслимых печатных изданиях, Интернете, теле- и радиопрограммах, «отдали» «Золотую Нику» Александру Львову, чемпиону России по кольцевым гонкам 2001 года.

Нынешний лауреат престижной премии представляет целую династию. Его отец Михаил Львов передал сыну по наследству не только спортивную амбициозность и стремление к победе, но и «чемпионство» – в былые годы он тоже первенствовал в «кольце». 30-летний Львов-младший весь прошедший сезон откатал в пике формы: в 103 стартах он «набрал» 25 побед и 50 призовых мест. Судя по всему, «Ника» – богиня победы – осеняет его своим крылом.

→ СКАНДАЛ

ПРЕЗИДЕНТА ИЗБИРАЛИ «МЕРТВЫЕ ДУШИ»

Мы уже сообщали о скандальной ситуации, сложившейся в МФР – Мотоциклетной федерации России («Мото», № 9–2001). Напомним, бывший президент МФР генерал Яровой О. П. предпринял попытку вернуть себе кресло президента. Он созвал внеочередную конференцию, однако участвовали в ней не представители региональных отделений МФР, как того требует устав, а функционеры РОСТО. Товарищ генерал – первый зам. председателя ЦС РОСТО, и его подчиненные – участники конференции единодушно избрали начальника на должность президента МФР. От имени спортивной общественности страны, возмущенной таким ходом событий, поступила жалоба в суд.

В Орехово-Зуевском суде под председательством судьи Гошина В. В. состоялось заседание, где и была рассмотрена жалоба. Выявлены прелюбопытнейшие факты. В частности, прошел год с момента избрания нового президента МФР–Г. Моисеева, однако бывший до сих пор удерживает у себя важнейшие документы федерации.

Незаконными были и действия генерала, связанные с созывом конференции. Согласно уставу, ее имеет право созывать только исполком МФР. На самом же деле Яровой собрал своих сторонников в тайне от исполкома, скрыв от него место, время проведения и состав делегаций.

Впрочем, генералу было что скрывать. При внимательном рассмотрении протоколов региональных собраний о выборе делегатов выяснилось, что многие собрания на местах на самом деле не проводились, делегаты не избирались, подписи – поддельные. На суде выступили свидетели – те, чьи фамилии занесены в списки участников собраний. «Не было собраний», – говорили одни. «А если были, то мы в них не участвовали», – утверждали другие. В списке участников собрания Тюменского отделения МФР значится фамилия С. М. Щеглова. Трагизм и цинизм ситуации в том, что Щеглов не мог быть на нем – он скончался за десять дней до даты, указанной в протоколе.

Суд вынес решение о неправомерности действий О. П. Ярового, внеочередная конференция и принятые на ней решения признаны незаконными.

Суд обязал Ярового О. П. передать действующему президенту МФР подлинные устав и свидетельство о регистрации МФР.

Дмитрий ШЕРШНЕВ

ROUTE 66

МЫ ОДЕНЕМ ВАС В КОЖУ!

ВВЦ, ТК "Регион", пав. 80
(рядом с фонтаном "Дружбы народов")

предъявителю купона скидка 3%

МИРНЫЙ АТОМ

ВСЁ ДЛЯ МОТОСПОРТА

ОДЕЖДА ШЛЕМЫ
ЗАПЧАСТИ РЕЗИНА
МАСЛА
МОТОВЕЗДЕХОДЫ
ГИДРОЦИКЛЫ
СКУТЕРЫ

Москва, м. "Автозаводская"
тел 778 6185,
275 4337 (доб 26)

786-3732
МОТОМАГАЗИН
КАМИКАДЗЕ

СКУТЕРЫ И МОТОЦИКЛЫ ИЗ ЯПОНИИ
РЕМОНТ И ТЮНИНГ
ОДЕЖДА ДЛЯ СПОРТА И АКТИВНОГО ОТДЫХА
РАСХОДНИКИ И ЗАПЧАСТИ

ст.м. "Шоссе Энтузиастов"
Шоссе Энтузиастов, д. 56
стр. 10, завод "Прожектор"
http://kamikaze.biker.ru

АРТМОТО

Москва,
ул Перерва, д 19.
тел: (095) 107 7016
(круглосуточно)

РЕМОНТ
мотоциклов, гидроциклов, снегоходов.
Художественная роспись, восстановление пластика, эвакуация, запчасти.

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) 294-852
в Японии:
(81) 20-6356-0542
ИЩЕМ ДИЛЕРОВ

Все для мотокросса

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

ЛИДЕР ТЕХНИКА

РЕМОНТ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ
мотоциклов, мопедов, гидроциклов, квадроциклов, снегоходов.
Восстановление после аварий.
Малярные работы по технологии Standox.
Гарантия.
Тел.: (095) 782-2696, 363-9190,
факс: 354-2896.
Москва, ул. Полбина, 29.

«ПОЛЯРНЫЙ КРУГ»

Водные мотоциклы

Снегоходы «РЫСЬ», «ТАЙГА», SKI DOO, POLARIS
Продажа, гарантия, обслуживание, запчасти, тюнинг, подготовка спортивной техники, мотоблоки, мопеды, мотоциклы.
Гидроциклы и ATV: Bombardier, Polaris
Ремонт импортной мототехники.
966-2688, 966-1648
www.snowmobile.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

New York Tattoo Studio

• Татуировка • Исправление
• Татуаж • Обучение
• Оборудование • Пирсинг

т. 351-1086
Люблинская, 42, каб. 113
www.tattoo-tattoo.da.ru

SUZUKI

- Мотоциклы
- Запасные части
- Ремонт
- Одежда и аксессуары

Москва,
ул. Автомоторная, д. 2
Тел.: 456-6701,
504-3092
sansanih@mtu-net.ru

MOTOPROM

PIRELLI moto

Москва, Ломоносовский пр-т, д. 32
т. (095) 147-4331, 147-0166
www.motoprom.ru
e-mail: motoprom@umail.ru

АВТОМОТОШКОЛА
«АВТРОН»

HONDA

- Срок обучения: 1,5 месяца - категория «А»
  2 месяца - категория «В»
- Умеренная поэтапная оплата;
- Вождение по полной программе в удобное для Вас время;
- Медкомиссия, автомотодром, компьютерный тренажер;
- Организованная сдача экзаменов по категории «А» в автошколе, по категории «В» в ГИБДД;
- Режим обучения - утренний, дневной, вечерний, выходного дня.

Адрес: Клуб Ленина, Проспект Буденного, д. 32, ком. 26
Телефон: 366-52-77, с 9.00 до 21.00

ПЛАСТИК ТРЭЙД

- Мотоциклы: "Хонда", "Ява".
- Скутеры: "Хонда", "Пежо".
- Мокики: "Ява", ЗиД", "Зонгшен", "Делим", "Сим".
- ATV: "Хонда", "Динли".
- Запчасти: для "Явы" (пр-во JAWA), снегоходов.
- Аксессуары.

(099) 967 37 99, 163 44 87 (мест. тел. 2-15)
Щелковское шоссе, дом 5 (ф-ка Сокол)

SANCHO
BOOTS & SHOES
SINCE 1947

Обувь настоящих мужчин

Большой выбор обуви в стиле "western" "biker"

т. 500-24-67

По вопросам размещения рекламы в журнале « МОТО» обращайтесь в рекламное бюро «За рулем» по телефонам: 978-6167, 978-0389, факс: 978-0012, e-mail: kut@zr.ru

ЦЕНЫ НА МОТОТЕХНИКУ

Модель	Класс/ назначение	Двигатель (тактность, цилиндры, объем,см³)	Мощность, л.с.	Год выпуска	Цена	Салон, телефон
Мотоциклы						
Ducati Monster 620 S	стритфайтер	4-L2-618	60	2002	9750 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati Monster 750	стритфайтер	4-L2-748	64	2002	11100 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati Monster S4 (Senna)	стритфайтер	4-L2-916	101	2002	14950 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati ST 4S	спорт-туринг	4-L2-996	117	2002	16975 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 748	супербайк	4-L2-748	97	2001	15022 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 748 S	супербайк	4-L2-748	97	2002	17450 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 748 R	супербайк	4-L2-748	106	2002	19950 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 998 RIP	супербайк	4-L2-998	123	2002	21200 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 998 S Bostrom	супербайк	4-L2-998	136	2002	29500 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 998 R	супербайк	4-L2-998	--	2002	заказ (апр)	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
RSR 0710 Реплика	минибайк	2-1-40	12,6	2002	3750 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
JP111 Реплика Dukati 916	минибайк	2-1-40	3,2	2002	1750 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 998 S	супербайк	4-L2-998	136	2002	26800 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 900 SS F.F.	суперспорт	4-L2-904	80	2002	13450 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati Monster 900	стритфайтер	4-L2-904	78	2002	13200 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati Monster 750 S H.F.	суперспорт	4-L2-748	64	2002	9850 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Honda GL1800A	турист	4-6-1832	118	2002	26490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VT750DC1 Black Widow	чоппер	4-V2-745	45	2001	7590 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR1100 XX	спортбайк	4-4-1137	152	2002	12990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR900RR2 Fireblade New	спортбайк	4-4-929	148	2002	13490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR600F	спортбайк	4-4-599	110	2002	9990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR600FS	спортбайк	4-4-599	110	2002	10490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VFR800 A2 New	шоссе	4-4-782	106	2002	13890 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CB900F2 New	классик	4-4-919	110	2002	10990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CB600F New	классик	4-4-600	95	2002	8790 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CB600FS New	классик	4-4-600	95	2002	8990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR650R1	эндуро	4-1-649	61,2	2001	7900 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR400R2 New	эндуро	4-1-397,2	-	2002	7490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR250R2 New	эндуро	4-1-249	-	2002	6790 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CR125R1	шоссе	2-1-124,8	41.1	2001	6690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CR80RB1	шоссе	2-1-82,9	26.9	2001	4500 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Suzuki GSX-1400 New	классик	4-4-1402	106	2002	11490 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki DL-1000V-Strom new	эндуро	4-4-996	125	2002	11998 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Yamaha XVS 1100 Drag Star	чоппер	4-V2-1063	62	2002	10270 $	АВТОКОНЦЕПТ 3-63-63-63
Yamaha YZF R7	спортбайк	4-4-750	115	2002	29500 $	АВТОКОНЦЕПТ 3-63-63-63
Yamaha FZS1000 Fazer	дорожный	4-4-1000	143	2002	12500 $	АВТОКОНЦЕПТ 3-63-63-63
Yamaha YZF 600R Thundecat	спортбайк	4-4-599	100	2002	10500 $	АВТОКОНЦЕПТ 3-63-63-63
Yamaha Virago XV 535 DX	чоппер	4-V2-535	44	2002	6800 $	АВТОКОНЦЕПТ 3-63-63-63
Yamaha Drag Star XVS 650	чоппер	4-V2-649	40	2002	8800 $	АВТОКОНЦЕПТ 3-63-63-63
Yamaha TW 125	эндуро	4-1-125	12,5	2002	3800 $	АВТОКОНЦЕПТ 3-63-63-63
Yamaha YZF-R1	спортбайк	4-4-998	150	2002	15300 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha YZF-R6	спортбайк	4-4-599	120	2002	12140 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha YZF-600R Thundercat	спортбайк	4-4-599	100	2002	10600 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha FJR 1300	туризм	4-4-1251	145	2002	16800 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha TDM 900	дорожный	4-2-900	86,2	2002	11900 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha BT 1100 Bulldog	дорожный	4-4-1100	-	2002	11000 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha XJR1300	дорожный	4-4-1251	106	2002	11240 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha XJ 900S Diversion	дорожный	4-4-892	89,5	2002	10750 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha XJ 600S Diversion	дорожный	4-4-599	61	2002	7200 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha FZS600 Fazer	дорожный	4-4-599	95	2002	8550 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha FZS1000 Fazer	дорожный	4-4-998	143	2002	12575 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha VMX 1200 Full (V-max)	дорожный	4-V4-1198	110	2002	13160 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha XVS 650A Drag Star Classic	чоппер	4-V2-649	40	2002	9651 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha XVS 1100A Drag Star Classic	чоппер	4-V2-1063	62	2002	11660 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha XV 1600 Wild Star	чоппер	4-V2-1600	98	2002	14000 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha XVZ 1300 TF Royal Star Venture	чоппер	4-V4-1300	95	2002	22000 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha XT600	эндуро	4-1-595	43	2002	6490 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha WR 426F	эндуро	4-1-426	--	2002	8950 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha TT 250R	эндуро	4-1-250	--	2002	6530 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha DT 125R	эндуро	2-1-125	8,8	2002	4400 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha TW 125	эндуро	4-1-125	12	2002	3860 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha PW50	эндуро	2-1-49	3	2002	1380 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha PW80	эндуро	2-1-79	5	2002	1900 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha YZ 125	кросс	2-1-125	39	2002	7000 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha YZ 250	кросс	2-1-250	53	2002	8000 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha YZ 250F	кросс	2-1-250	41	2002	8600 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha YZ 426F	кросс	4-1-426	--	2002	8600 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Урал Волк	чоппер	4-2-749	40	2001	2499 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
ЗиД-50 Пилот	мокик	2-1-49	3,5	2002	14000 руб.	ПБОЮЛ "КОВАЛЬ" (095) 577-84-49
ИЖ Планета-5	дорожный	2-1-346	22	2001-2002	15-24000 руб.	ПБОЮЛ "КОВАЛЬ" (095) 485-54-10
ИЖ Юпитер-5	дорожный	2-1-348	24	2001-2002	24000 руб.	ПБОЮЛ "КОВАЛЬ" (095) 193-23-08
ИЖ Юнкер	дорожный	2-1-348	24	2002	37000 руб.	ПБОЮЛ "КОВАЛЬ" (095) 193-23-08
ММВЗ Минск	дорожный	2-1-125	10	2002	14-15000 руб.	ПБОЮЛ "КОВАЛЬ" (095) 485-54-10
ЗиД-50 Пилот	мокик	2-1-49	3,5	2002	13500 руб.	АНТАННА (095) 180-84-27
ЗиД-200 Курьер	дорожный	2-1-200	15	2002	17000 руб.	АНТАННА (095) 782-22-41
ЗиД-50 Пилот	мокик	2-1-49	3,5	2001	14000 руб.	ВИРАЖ-КМ (095) 128-91-77
ЗиД-200 Сова	дорожный	2-1-200	15	2001	15000 руб.	ВИРАЖ-КМ (095) 128-89-25
Kawasaki VN1500 Classic	чоппер	4-V2-1470	65	2002	12198 $	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki VN1500 Mean Steak	чоппер	4-V2-1470	72	2002	13998 $	УЛЬТРА СИ (095) 937-34-66
Kawasaki VN800 Classic	чоппер	4-V2-805	55	2002	9298 $	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki ZX1200 Ninja	суперспорт	4-4-1199	190	2002	14398 $	УЛЬТРА СИ (095) 937-34-66
Kawasaki ZX900 Ninja	суперспорт	4-4-899	152	2002	12898 $	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki ZX636 Ninja	суперспорт	4-4-636	118	2002	10798 $	УЛЬТРА СИ (095) 937-34-66
Kawasaki ZX600 (ZZR 600)	спорт-туризм	4-4-599	100	2002	8398 $	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki ZX1200 (ZZR 1200)	спорт-туризм	4-4-1164	160	2002	14298 $	УЛЬТРА СИ (095) 937-34-66
Kawasaki ZR1200 (ZRX 1200)	неоклассик	4-4-1164	122	2002	10698 $	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki ZR750 H1	неоклассик	4-4-738	76	2002	7698 $	УЛЬТРА СИ (095) 937-34-66
Kawasaki ER500 C1	неоклассик	4-2-498	50,3	2002	5398 $	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki KL650 (KLR 650)	эндуро	4-1-651	42	2002	6198 $	УЛЬТРА СИ (095) 937-34-66
Kawasaki KLE500	эндуро	4-1-498	47,6	2002	6298 $	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03

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	7,5	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 SH150 New	скутер	4-1-153	15,8	2002	3790 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda SZX50XX	скутер	2-1-49,4	4,15	2002	2790 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda	скутер	2-1-49	3 - 4	6/y	300-650 $	АНТАННА (095) 782-22-41
Italjet Torpedo 50	скутер	2-1-49	-	2002	2300 $	ДЖЕТ ФОРМУЛА (095) 781-23-74
Italjet Jet-Set 50	скутер	2-1-49	-	2002	2530 $	ДЖЕТ ФОРМУЛА (095) 399-23-90
Italjet Jet-Set 150	скутер	4-1-149	13,7	2002	3910 $	ДЖЕТ ФОРМУЛА (095) 781-23-74
Italjet Formula Techno Air 50	скутер	2-1-49	-	2002	2360 $	ДЖЕТ ФОРМУЛА (095) 399-23-90
Italjet Formula LC 50	скутер	2-1-49	-	2002	2990 $	ДЖЕТ ФОРМУЛА (095) 781-23-74
Italjet Formula Twin 125	скутер	2-2-114,5	14,5	2002	3910 $	ДЖЕТ ФОРМУЛА (095) 399-23-90
Italjet Dragster 50	скутер	2-1-49	-	2002	3220 $	ДЖЕТ ФОРМУЛА (095) 781-23-74
Italjet Dragster 180	скутер	2-1-175,6	21	2002	4370 $	ДЖЕТ ФОРМУЛА (095) 399-23-90
Polini 910 Carena air	минибайк	2-1-40	6,2	2002	1300 $	XSR (095) 50-50-500
Polini Steel 910 GP H20	минибайк	2-1-40	6,2	2002	2100 $	XSR (095) 50-50-500
Hyosung SF 50 Prima	скутер	2-1-49	-	2002	1499 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Honda Jazz	чоппер	2-1-49,9	8	1998	1300 $	СКУТЕР-САЛОН (095) 784-00-86
Yamaha Venus	ретро	2-1-49,9	8	2002	1300 $	СКУТЕР-САЛОН (095) 784-00-86
Suzuki Lets II	скутер	2-1-49,9	7,2	2000	800 $	СКУТЕР-САЛОН (095) 784-00-86
Zongshen ZS-50 QT	скутер	2-1-49	3,2	2001	700 $	СПОРТ ЛАНА (095) 317-74-00
Yamaha YQ 50 Aerox	скутер	2-1-49	7,2	2002	2770 $	АВТОКОНЦЕПТ 3-63-63-63
Yamaha Jogg RR	скутер	2-1-49	6	2002	2400 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha Slider	скутер	2-1-49	5,8	2002	2300 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha Aerox	скутер	2-1-49	4	2002	2780 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha Aerox	скутер	2-1-101	8	2002	2900 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha Neo's	скутер	2-1-49	4	2002	2290 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha Neo's 100	скутер	2-1-101	8	2002	2700 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha Maxter 125	скутер	4-1-124	12	2002	4800 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha XP 500 TMax	скутер	4-2-499	40	2002	10360 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Hero Puch	скутер	2-1-49	4,5	2002	от 1000 $	МАРКОВА МОТОРС (095) 135-42-62
Мотовездеходы (ATV)						
Honda TRX 450ES/FE	утилитарный	4-1-433	-	2001	8490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX 500FA2 Rubicon	утилитарный	4-1-499	-	2002	9990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX 350FE2	утилитарный	4-1-329,1	-	2002	7890 $	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	2002	7750 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha YFM 80 Badger	спортивный	4-1-79	6	2002	3820 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha YFA 1 Breeze	спортивный	4-1-124	9	2002	4680 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha YFM 200 Blaster	спортивный	2-1-200	21	2002	4675 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha YFM 660R Raptor	спортивный	4-1-660	--	2002	10256 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha YFM 350 Big Bear	утилитарный	4-1-350	20	2002	7510 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha YFM 400 FW Kodiak	утилитарный	4-1-401	27	2002	9880 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha YFM 400 FWA Kodiak	утилитарный	4-1-401	27	2002	9950 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha YFM 660 Grizzly	утилитарный	4-1-660	42	2002	11690 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Фермер (3-колесный)	утилитарный	2-1-200	13	2002	28500 руб.	АНТАННА (095) 180-84-27
ЗДК 200-4ШП	утилитарный	2-2-200	13	2002	договорная	СПОРТ-ЛАНА (095) 317-74-00
Kawasaki KVF 400 4x4	спорт-туризм	4-1-391	29	2002	8998 $	УЛЬТРА СИ (095) 937-34-66
Kawasaki KVF 650 4x4	спорт-туризм	4-1-694	42	2002	10998 $	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki KEF 300	спорт	4-1-291	24	2002	5998 $	УЛЬТРА СИ (095) 937-34-66
Гидроциклы (водные мотоциклы)						
Yamaha GP 1200R	туризм	2-3-1176	155	2002	12590 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha GP 800R	туризм	2-2-784	120	2002	10680 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha SV 1200	туризм	2-3-1131	135	2002	14170 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha SJ 700	спортивный	2-2-701	73	2002	7500 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha XL 700	туризм	2-2-701	80	2002	8130 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha XL 800	туризм	2-2-784	120	2002	10760 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha XL 1200 LTD	грантуризм	2-3-1176	155	2002	12750 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha FX 140	туризм	4-4-998	140	2002	15170 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha GP 1200R	туризм	2-3-1176	155	2002	12590 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier RX	спорт-отдых	2-2-951	130	2002	9990 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha Super Jet 700	спортивный	2-2-700	100	2002	7490 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier XP	спорт	2-2-951	130	1998	6500 $	СКУТЕР-САЛОН (095) 784-00-86
Катера						
Chaparrel 280	круизный	4-8-5700	380	2002	87000 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Utopia	спорт, отдых	2-6-2500	200	2002	34800 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Carver 350	круизный	twin 4-8-6200	2x320	2002	219000 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Снегоходы						
Arctic Cat Bearcat Wide Track 550	охотничий	2-2-550	80	2002	9200 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha Viking 540	утилитарный	2-2-535	54	2002	7350 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier GT SE 800	туризм	2-3-800	135	2001	9800 $	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	8600 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha VT 700	туризм	2-3-698	120	2002	9500 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha VT 500XL	туризм	2-3-485	60	2002	7900 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha Viking VK 540	утилитарный	2-2-535	54	2002	7700 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Рысь YC-440	утилитарный	2-2-378	40	2001	договорная	ПОЛЯРНЫЙ КРУГ (095) 966-16-48
Тайга PM-500	утилитарный	2-2-500	45	2001	договорная	ПОЛЯРНЫЙ КРУГ (095) 966-26-88
Лодочные моторы						
Yamaha F9,9 S	----	4-2-323	9,9	2002	2045 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63

СКУТЕРСАЛОН

Мытищинская ярмарка
91 км МКАД
7373311**767
7840086

ЛУЧШИЕ ЯПОНСКИЕ МОПЕДЫ

НОВЫЕ И Б/У
ОПТОВО-РОЗНИЧНАЯ ПРОДАЖА ПО САМЫМ НИЗКИМ ЦЕНАМ
ОБСЛУЖИВАНИЕ, РЕМОНТ, ЗАПЧАСТИ, ТЮНИНГ, АКСЕССУАРЫ

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

МОТО ЗАПЧАСТИ МОТО

Большой выбор кожаных аксессуаров

м. "Сокольники"
Сокольническая пл., д. 9, цокольный этаж
тел. 268-12-60
магазин "ЗЕНИТ"

ЯПОНСКИЕ МОПЕДЫ Б/У
продажа и ремонт
м. Южная, Варшавское ш. 132
вход с ул. Кировоградской
314-02-80, 315-24-88

Отечественная мототехника
Ремонт, гарантия
Тел. (095) 193-2308, 577-8449, 485-5410

ПЛАНЕТА МОТО
Запчасти • Аксессуары
Тюнинг • Одежда

NO FEAR

Форма для мотокросса

Дмитровское шоссе, 98а
т. (095) 777 3893
т/ф (095) 488 2354
т/ф (095) 489 9471
www.motoplanet.narod.ru
www.motoplanet.ru
e-mail: motoplanet@mtu-net.ru

СЕРВИС ЦЕНТР

Гарантийное обслуживание
Техническое обслуживание
Ремонт любой сложности
Сезонное хранение техники
Выезд механиков
Эвакуатор
Ремонт подвесных моторов
Перепрессовка коленвалов
Расточка цилиндров
Продажа подержанной техники

мотовездеходы POLARIS SPORTSMAN 700

Продажа * Аксессуары * Запчасти
POLARIS YAMAHA DINLI

Постоянным клиентам скидка
От 5 %

095 // 562-1385
095 // 561-3987
Email: escort@mail.sitek.net

agv ШЛЕМЫ AGV ДЕШЕВО
Тел./факс: (095) 458-43-40
www.chat.ru/~motomaks
www.motomaks.chat.ru
E-mail: motomaks@mtu-net.ru

MALOSSI ATHENA
Scooteria
tuning parts
ПРОДАЖА
ТЮНИНГА И РЕМОНТ МОТОРОЛЛЕРОВ
(095) 282-3851
www.scooter-tuning.ru
GIANNELLI

ЯПОНСКИЕ МОПЕДЫ Б/У
(095) 798-17-19
Scootershop 8-903-624-4604
www.scootershop.ru
МОТОМАКС оптовая продажа мопедов и запчастей
(095) 778-19-28

ул. Нижняя Сыромятническая, 11
тел.: (095) 721-3565, 961-2289
факс: 917-75-95

FOX
одежда и аксессуары

SUZUKI
мотоциклы, запчасти, масла

Лиц. № 02/005718 Весь товар сертифицирован

БАЙК ЛЕНД

ТЕЛЕПОРТАЦИЯ
ОТ ПЕРЕКРЕСТКА К ПЕРЕКРЕСТКУ

КРУПНЕЙШИЙ МОТОСАЛОН
ПРЕДЛАГАЕТ
Ш-И-РОКИЙ АССОРТИМЕНТ
ИМПОРТНОЙ И ОТЕЧЕСТВЕННОЙ МОТОТЕХНИКИ И АКСЕССУАРОВ ВЕДУЩИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ: МОТОЦИКЛЫ, МОТОРОЛЛЕРЫ, ATV, ВЕЛОСИПЕДЫ, ЭКИПИРОВКА: ШЛЕМЫ, ОДЕЖДА, ЗАЩИТА. РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ: МОТОШИНЫ, АККУМУЛЯТОРЫ, МАСЛА И МНОГОЕ ДРУГОЕ

• ГАРАНТИЯ НА НОВУЮ МОТОТЕХНИКУ - 1 ГОД.
• СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ.
• ПРИЕМ НА КОМИССИЮ Б/У ТЕХНИКИ.
• ОБУЧЕНИЕ ВОЖДЕНИЮ.

SUZUKI официальный дилер

www.bikeland.ru
e-mail: info@bikeland.ru
тел.: 596-8100, 596-8990
МИНСКОЕ ШОССЕ, 1,2 КМ. от МКАД

специальная программа для региональных дилеров т: (095) 596-8453

для тебя и твоих безбашенных друзей
ХУЛИГАН
http://www.xyligan.ru №1-апрель-2002
Нанотехнологии
бессмертие уже завтра 12
Уличные гонки
жажда скорости 25
Московские морги
реальный взгляд изнутри 38
КАК СТАТЬ СЕКТАНТОМ
репортаж из Питера 49
Один день из жизни драг-дилера
подробно, час за часом 78
НОВЫЙ ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ МОЛОДЕЖНЫЙ ЖУРНАЛ
ПЕРВЫЙ НОМЕР В ПРОДАЖЕ С 26 МАРТА

ПАНАВТО YAMAHA

Официальный дистрибьютор YAMAHA в России

мотоциклы YAMAHA 2002 модельного года

Одежда и аксессуары ведущих фирм: SIDI SPIDI Arai NOLAN

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,	т. (812) 388-94-39;	ПАНАВТО-Н.Новгород:	Н.Новгород,	т. (8312) 46-40-50;	Краб:	Красноярск,	т. (3912) 44-91-48;
ПАНАВТО-Ростов:	Ростов-на-Дону,	т. (8632) 92-74-30;	ПАНАВТО-Сибирь:	Тюмень,	т. (3452) 46-43-47;	Мысль Урала:	Екатеринбург,	т. (3432) 37-02-70;
ПАНАВТО-Воронеж:	Воронеж,	т. (0732) 49-41-68;	ПАНАВТО-Новосибирск:	Новосибирск,	т. (3832) 10-62-64;	ТК Динара:	Казань,	т. (8432) 18-08-67;
Автоконцепт:	Москва,	т. (095) 363-63-63;	Байк-Лэнд:	Москва,	т. (095) 596-81-00;	Тойота-Центр:	Кемерово,	т. (3842) 36-24-24;
СТОА Тойота:	Новокузнецк,	т. (3843) 36-36-15;	Автопрестиж:	Пермь,	т. (3422) 94-07-70;	Торнадо:	Челябинск,	т. (3512) 60-38-22;
Амур-Лидер:	Хабаровск,	т. (4212) 34-34-44;	Миллениум:	Уфа,	т. (3472) 38-38-25;			

Дочернее предприятие ПАНАВТО официальный дистрибьютор YAMAHA Motor Europe N.V. в Украине
01001, Украина, Киев, Музейный пер., 4, тел./факс: (044) 490-55-74

www.panavto.ru