Издательство За рулем

МОТО

ИЮНЬ 2002

СЛУШАЛИ В ГОСДУМЕ: СЕКОНД-ХЭНД НЕ ПУЩАТЬ!

V-ROD – БОЛЬШЕ, ЧЕМ HARLEY

«ТАРЗАН» ЦЕЛИТ НА ЭЛЬБРУС

ЛИСИЙ ТЮНИНГ

ДАЙТОНА, ПРАЗДНИК ЖИЗНИ

TRIUMPH 100 ЛЕТ

ТЕСТЫ:
- YAMAHA YP250 Majesty
- HONDA FES250 Foresight
- HARLEY-DAVIDSON V-Rod
- YAMAHA Diversion 400
- YAMAHA FZR1000
- SUZUKI TL1000R

ISSN 0869-5628 06

WWW.MOTO.ZR.RU

HONDA
The Power of Dreams

АОЯМА МОТОРС
официальный дистрибьютор

НОВЫЕ МОДЕЛИ 2002 ГОДА!

Hornet 600

XL125 Varadero | Deauville | CBR 900 FireBlade

ШИРОКИЙ ВЫБОР АКСЕССУАРОВ

Салоны в Москве:
Волгоградский пр-т, 18 276-6860
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
www.aoyama.ru

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. Владивосток, Дальневосточный филиал ЗАО "Аояма Моторс" - тел: (4232) 30-0422

Единая справочная: (095) 276-9000

ИСКАТЕЛИ АЗАРТА

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 CHAIN 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

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

Журнал
МОТО
№06(117)/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)
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 LLC.
Тираж 84100.
Тираж сертифицирован Национальной тиражной службой.
Выходит один раз в месяц.
Журнал зарегистрирован 01.06.93 г. Комитетом РФ по печати рег. №0110725

Материалы, опубликованные в журнале, – собственность ЗАО «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: 107045, 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:

О НАСУЩНОМ

10 **Вопрос под ребро** **Атас! Нас хотят спасать!**
В Госдуме обсуждали, как выручать росмотопром

ТЕХНИКА

12 **Презентация** Honda VTR1000 SP-2, Husqvarna TE250, Malaguti Madison K400, Kawasaki Prairie 360

Тесты

14 **Железо с изюмом**
Suzuki TL1000R, спортбайк

18 **Шериф прав!**
Harley-Davidson VRSCA V-Rod, круизер

24 **Исключение из правил**
Yamaha Diversion 400

28 **10 лет – не возраст** Yamaha FZR1000

32 **Мечта сноба**
Yamaha YP250 Majesty, Honda FES250 Foresight

37 **Не понаслышке**
Ревматик бессмертный
Sym Jet 100, скутер

42 **Тюнинг** **Тарзан**
К вершине Европы – на 2WD!

46 **Вечные ценности** **Бесконечный Triumph**
100-летие марки в четырех поворотах судьбы

54 **Know-How** **Это сладкое слово «карбон»**
Что прочнее стали? Углепластик!

56 **Тюнинг** **Бешеный лис**
Malaguti F15 FireFox TDS

60 **Экзотика** **«Сковородки» возвращаются!**

РЫНОК

62 **Модельный гид: досье покупателя**
Прикладная вулканология
Круизеры Kawasaki с моторами V-twin

66 **Бенефис дилера**
Brandt-Polaris

68 **Прилавок** **А тебе, лысый...**
У каждой покрышки свой характер

72 **Что почем?** **Лето, вода, скорость...**
Ассортимент и цены на гидроциклы

МОТОКЛУБ

74 **Распахнутый мир** **Критическая езда**
Путешествие по Криту

РЕМЗОНА

78 **Праздник жизни** Daytona
Мототусовка во Флориде

80 **Один из нас** Выбыл из «пуляльщиков»

88 **Третья карта**
Экспертиза систем зажигания для двигателей «Урала»

91 **Звезда сомнительного счастья**

92 **Индийский карб по-белорусски**
Конструктивные особенности К-2401

96 **Сторожа и днем и ночью...**
Автомобильный шок-сенсор в роли охранной сигнализации мотоцикла

100 **Групповая зачистка**
Как удалить сажу из камеры сгорания двигателя скутера

104 **«Дэшник»-скороход**
Тюнинг двигателей серии «Д»

108 **Тундра рейдер**
Внедорожник на базе «Ижа»: надежно и не разорительно

110 **Мозгодром** Советы бывалых

112 **Книжная полка** На бис с фальшью

СПОРТ

114 **«Кольцо» MotoGP** Honda бьет Ducati на родной земле

114 **Росси проиграл**

115 **Геральдика**
Кенни Робертс – старший и младший

116 **Кросс** Продержаться бы...

116 **Знакомьтесь – новая дисциплина**

117 **Репетируем Гран-при**

117 **...Погадай на короля**

118 **Легче стать чемпионом, чем мужем**
(Максим Лебедев)

118 **Бельгийцы верны себе**

119 **Спидвей** Битва медалистов

119 **Ралли-рейд** Фортуна улыбнулась Рому

6 **Новости**

40 **Внутренние дела**

70 **VIP-холл**

82, 84, 86, 87 **Клуб-инфо**

85 **Игра по-крупному**

103 **Вопрос-ответ**

120 **Цены на мототехнику**

МОДЕЛИ:

Honda VTR1000 SP-2, спортбайк, с. 12

Husqvarna TE250, эндуро, с. 12

Malaguti Madison K400, скутер, с. 13

Kawasaki Prairie 360, мотовездеход, с. 13

Suzuki TL1000R, спортбайк, с. 14

Harley-Davidson V-Rod, круизер, с. 18

Yamaha Diversion XJ400, классик, с. 24

Yamaha FZR1000, спортбайк, с. 28

Honda FES250 Foresight, скутер, с. 32

Yamaha YP250 Majesty, скутер, с. 32

Sym Jet 100, скутер, с. 37

ЗИД 200 2ШП «Тарзан», внедорожный, с. 42

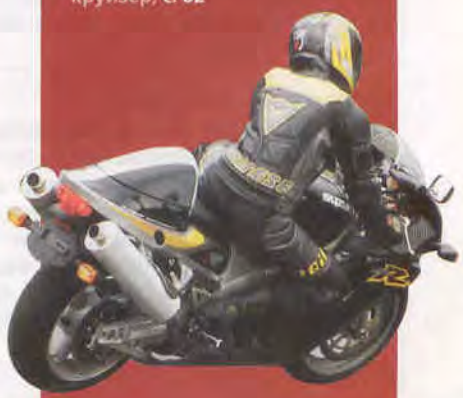
Triumph Bonneville, классик, с. 46

Triumph Daytona 955i, спортбайк, с.

Malaguti FireFox, тюнинг скутера, с. 56

Panzer, круизер, с. 60

Kawasaki Vulcan, круизер, с. 62



ОБЕЩАНА СЕНСАЦИЯ

Ducati, чьи «заряженные» супербайки на гоночных треках давно стали визитной карточкой фирмы, заявила, что подготовила к выпуску новый болид категории MotoGP – Ducati GPV4. Создатели уверены, что машина не только произведет фурор, но и положит начало новому этапу конструкторских мототехнологий. Тому подтверждение – выдающиеся технические характеристики новинки. Силовой агрегат рабочего объема 990 см³ выдает ни много ни мало 290 л. с.! Мотор не традиционной для фирмы конфигурации V-твин, а V4 с 4-клапанными головками цилиндров. Рабочий максимум оборотов коленвала – свыше 18 000. Степень форсировки зависит от настройки инжектора и выпускной системы.

Под стать всему этому – внешность нового Ducati. Может показаться излишне раздутым головной раковинообразный обтекатель и странноватая «корма». Но они не позволяют аппарату «всплывать» на больших скоростях. Это свойство внешности – не эстетство: масса «литрового» Ducati приближена к легким 500-кубовым спортивным машинам – 135–155 кг, в зависимости от степени оснащенности. Рекордный весовой показатель удалось получить за счет применения трубчатой эстакадной рамы и нового шасси. Двигатель включен в силовую схему, что и позволило уменьшить и размеры рамы, и вес. Обращают на себя внимание «стволы» глушителя – они спрятаны под «хвост». Их форма и расположение – опять же продиктованы показателями испытаний в аэродинамической трубе. У машины рекордно низкое лобовое сопротивление: коэффициент равен 0,31, тогда как обычно это величина для трековых машин составляет 0,4.

В тесте новой машины приняли участие самые именитые гонщики World Superbike Трой Бейлис, Бен Бостром и Рубен Хас. Они единодушны: Ducati V4 по управляемости и динамике на порядок лучше 4-тактных «японцев».

БРЕМЯ ЖАЖДУЩЕГО СЛАВЫ

Неуемное стремление «засветиться» в престижном чемпионате MotoGP подвигает компании на конструкторские подвиги. Умельцы германского MZ для своего первого гранприйного байка разработали 4-тактный двигатель, характеристики которого позволят на равных сражаться с конкурентами. Судите сами: мотор V4 с 90-градусным углом развала цилиндров и рабочим объемом 990 см³ выдает в «спокойном» варианте 220 л. с. при 17 200 об/мин. После настройки системы впрыска топлива мощностной показатель достигает 250 л. с. при 18 000 об/мин. Крутящий момент еще внушительнее – 121 Н.м при 9800 об/мин.

Несмотря на то, что MZ новичок в MotoGP, мотор в компании создавали с прицелом на будущее. В нем использованы технологии Формулы 1 – пневматические клапаны, которые позволяют «крутить» коленвал до высоких оборотов и подвергать агрегат дальнейшей форсировке.

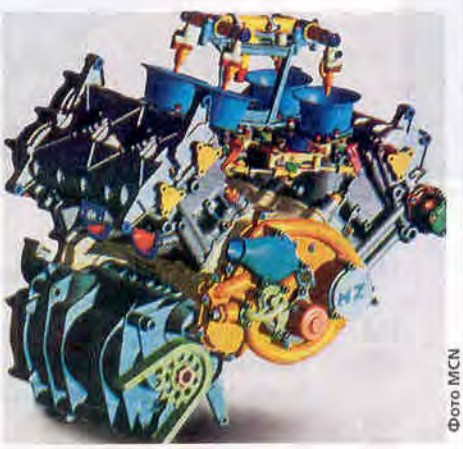


Фото MCN

В MZ работали над проектом около двух лет и только после продолжительных и успешных испытаний дали ему «зеленый свет». Рейсинговый байк выйдет на трек в 2003, дорожная «спокойная» версия – в 2005 году.

КУПИТЕ – НЕДОРОГО...

Скандалы вокруг обанкротившейся несколько лет назад Bimota продолжаются – претенденты на право владения славной итальянской маркой меняются ежегодно. Напомним, что в декабре прошлого года, когда фирма в очередной раз пошла с молотка, пакет акций купил известный предприниматель Джузеппе Делла Пьетра. Уплатив часть взноса, он обещал заплатить остаток денег ($1,25 млн.) в течение трех месяцев. Но финансов не хватило, и теперь Bimota снова «for sale». Очередной потенциальный покупатель не заставил себя долго ждать. Это крупный импортер Bimota в США Боб Смит. Он заявил, что знает, как распорядится хозяйством.

ГОРЫ ДЕНЕГ!

За 2001 год прибыли Harley-Davidson Inc. выросли на 26% и достигли $438 млн. Этот показатель превысил даже самые оптимистические прогнозы: аналитики Wall Street считали, что прибыль компании увеличится максимум на 7%. Доходы составили $3,36 млрд., что на 16% больше показателя 2000 года. Компания планировала выпустить рекордное количество (230 000) аппаратов, но по итогам года перевыполнила и этот план на 5000 мотоциклов.

Нельзя говорить, что шествие H.-D. по миру везде триумфальное. Например, в США и Японии отмечен подъем продаж (на 14% и 11%, соответственно), тогда как в Европе кастомы из Милуоки не в фаворе (-2%). Впрочем, это не помешало журналу Forbes назвать Harley-Davidson Motorcycle Co. компанией года. С момента первичного размещения акций Harley-Davidson в 1986 г. они подорожали на 15 000%! Для сравнения: акции Intel с 1986 г. подорожали на 7200%, а General Electric, менеджеры которой год за годом признаются одними из самых профессиональных в мире, – на 1056%. Как пишет Forbes, «в то время, когда автомобильные и мотоциклетные компании придумывают хитроумные схемы по стимулированию покупателей, Harley-Davidson без проблем продает все, что производит».

ФРАНЦУЗЫ ЛЮБЯТ «НЕМЦЕВ», ЯПОЦЕВ И СВОИХ

В прошлом году французы купили 180 000 единиц мототехники. Как и в других странах Европейского союза, во Франции произошло падение продаж скутеров, но наблюдается настоящий бум спроса на ретробайки и неоклассики.

Хит-парад продаж возглавляет Suzuki Bandit 600 – их куплено 7000 единиц. Следующим по рейтингу идет Yamaha Fazer 600 (6500) и Honda CB600 Hornet (каждой модели куплено примерно по 6000). Из спортбайков лучше всего расходилась Yamaha R6, которая заняла 10 место «в общем зачете», вырвавшая преимущество у не менее интересных машин Kawasaki ZR7 и Suzuki 1200 Bandit. Число продаж Triumph возросло на 8%, количество покупок Harley-Davidson сократилось на 11%, а что до BMW, то в отношении их наблюдают обострение интереса на 32%.

Piaggio остается лидером скутерного «фронта» – продажи возросли на 47%. Из малюток лучше всего расходились «японцы»: в популярном европейском классе 125 кубиков лидирует Honda XL 125 Varadero (7000) и Yamaha TW (4000). Вот и пойми этих любвеобильных французов...

КОПИЯ ЛУЧШЕ ОРИГИНАЛА ИЗ «ТОГО» ВРЕМЕНИ

Легендарная английская мотомарка Vincent, прославившаяся в 40-х годах «заряженными» V-твинами, возвращается к своим ценителям. Силами австралийского инженера Кена Хорнера освоено производство нового ретробайка Irvin Vincent. В нем использованы самые современные узлы и комплектующие (новый 1300-кубовый впрысковый V-твин воздушного охлаждения, подвески Ohlins, легкосплавные колеса Dymag), вместе с тем создателю

удалось соблюсти стиль небезызвестного Black Shadow – самого быстрого серийного мотоцикла конца 40-х годов. Вся деталировка, вплоть до форм картера двигателя, бака, седла и приборной панели выполнены в духе того времени.

«ДРОЗД» РАЗМЕРОМ XXL

Новая Honda CBR1200 Super Blackbird появится в продаже уже в 2004 году. Кардинальный рестайлинг модели направлен на продвижение машины на первые позиции в классе гипербайк. Именно поэтому конструкторы уделят особое внимание облегчению аппарата и улучшению его управляемости. «Черный дрозд» получит 1200-кубовый мотор, мощность которого достигнет 175 л. с. Это стало возможным благодаря применению патентованной системы Hyper VTEC: поначалу в камере сгорания работают лишь два клапана, а другие подключатся с набором определенного числа оборотов. Такая система «разгладит» кривую крутящего момента, что положительно скажется на эластичности разгона спорттурера.

Координальным изменениям подвергнутся подвески, светооптика и тормозная система. Машину оснастят новой комбинированной системой АБС, исключающей срыв заднего колеса на «юз» при резком замедлении. «Открутить на все деньги» на таком Blackbird не удастся – конструкторы установят ограничитесь скорости, лимитирующий разгон до 300 км/ч. Но даже и при оставшихся достоинствах набравшийся силенок «дрозд» перещеголяет конкурентов – Kawasaki ZX-12 и Suzuki Hayabusa.

Honda также объявила о выпуске в 2003 году обновленного шоссейника CBR600.

МОЩАГА СКУТЕРОВ

Гонка достижений скутеростроителей под девизом «толще и круче» все дальше уводит машины за грани привычного. Концерн Piaggio собирается увеличить «калибр» движков своих больших скутеров до 750 см³. Машина, которая сейчас проходит испытания, впечатляет не только рабочим объемом мотора, но и необычной для скутеров конфигурацией – впрысковым V-твином (использована «обрезанная» версия 8-клапанного мотора от последнего нейкедбайка Gilera), сблокированным с вариатором. Вероятно, что будет применена и «умная» трансмиссия с электрическим управлением – идентичная «автомату» на Suzuki Burgman 650. Пока прототип выполнен на базе максискутера Piaggio X9, но в серийном исполнении внешность аппарата претерпит изменения.

Фото MCN

Конструкторы не исключают, что в 2003 году они удивят мир первым «литровым» гиперскутером.

«ПОГОЛОВЬЯ» СТАЛО БОЛЬШЕ

«Литровая» версия MV Agusta F5 прибавила в «лошадином поголовье». Сейчас проходит апробацию 183-сильная (против «старых» 165 л. с.) модификация машины. Измененная размерность двигателя позволила применить клапаны еще большего сечения и уменьшить угол их развала. Камеры сгорания стали компактнее, равно как и головки цилиндров. Ходовая часть и тормозные системы не претерпели изменений.

Этот мотор устанавливается в шасси предыдущей модели F4, на базе которой выпускается рейсинговая модификация.

МОЖНО ПИТЬ ШАМПАНСКОЕ

Концепт-байки призваны демонстрировать потенциал компании, их создающей, однако, как правило, они не идут в серию. Но есть исключения. Помните футуристический спортбайк Benelli Tornado 900 Tre – он предстал в качестве прототипа на мотосалонах в 1999 году? Тогда многих восхитила его необычная компоновка и внешность: подслеповатая морда, ребристая корма и «хвост пистолетом». Радиатор расположен в «хвосте», охлаждение двигателя «поручено» двум вентиляторам, напоминающим воздухозаборники бомбардировщика. Мощность 900-кубового 3-цилиндрового рядника – 140 л. с. при 11 500 об/мин. Вместо традиционной батареи карбюраторов – инжекторы с микропроцессорным управлением, совмещенным с системой зажигания... Свести все это воедино в единственном экземпляре возможно, но в серии...

В Benelli рискнули – запустили концепт в серию. Уже в июне будут готовы 150 аппаратов, их цена – $18 000. Риск оправдался: весь «тираж» уже заранее разобран покупателями.

Фото MCN

ИМИДЖ – НИЧТО, БЕЗОПАСНОСТЬ – ВСЕ!

Триумфальное шествие по миру «водянки» Harley-Davidson V-Rod омрачено слухами о неполадках в двигателе круизера. Пресс-центр компании дал официальное разъяснение: действительно, в ряде двигателей обнаружен брак (незаконтренное крепление винтов), который вызван «ошибкой оператора». В связи с этим будут отозваны 70 машин. Гибель пилота-испытателя (случилось и это) – следствие того, что он «перекрутил» двигатель, нарушился тепловой режим и – заклинило цилиндры.

Дилеры успокаивают многочисленных страждущих до мощной «водянки»: на последующих новых машинах все проблемы устранены.

ГРЯДЕТ КУВАЛДОЛЕТ

Легендарный дорожник Yamaha V-Max в скором времени подвергнется кардинальной переработке. По мнению специалистов компании, модель, которая выпускается уже более 10 лет без каких-либо серьезных изменений, технически и морально устарела. Чему подтверждение – падение продаж V-Max в последние два года.

Новая машина наследует концепцию брутального аппарата с ультимативной динамикой. Дизайн изменится в меньшей мере – это будет нечто среднее между последним дорожником Bulldog и концептом MT-01. Но «начинку» поменяют полностью. V-Max получит современную крепкую и легкую раму, эффективные тормозные системы и 1500-кубовый двигатель V4 мощностью под 200 л. с. Производитель никак не комментирует слухи. Хочет произвести фурор на грядущем осеннем мотосалоне?

ДО ЛУЧШИХ ВРЕМЕН

Удастся ли разработать электробайк, равный по скоростным возможностям обычному спортбайку? Канадские конструкторы Халлаган и Роберт О'Брейн отвечают на этот вопрос утвердительно.

Мотоцикл Amplifire (усилитель), разработанный ими совместно с канадским отделением Kawasaki, что называется, вышел и «душой и телом». Модель вобрала в себя самые передовые технологии в области производства гибрид-каров. В ней наравне с электромотором работает традиционный бензиновый двигатель – 1-цилиндровый, объемом 660 см³, а при надобности он может подзаряжать батареи. Силовой агрегат обходится без многоступенчатой КПП – мощности мотора и эластичности единственной прямой передачи хватает для разгона до максималки – 180 км/ч с динамикой, не уступающей современному шоссейнику.

Фото MCN

О серийном производстве Amplifire разговор пока не идет. Умеющие думать наперед японцы положили проект на полку до тех времен, когда в очередной раз мототехнику «прижмут» экологи.

ПАМЯТИ ДАНЛОПА

На острове Мэн, где расположена одна из крупнейших трасс чемпионата «Супербайк», в память великого мотогонщика Джоя Данлопа установят его статую. 15-метровая скульптура будет возвышаться в одном из самых живописных мест острова – в горном секторе трассы TT. Компания Arai выступает в качестве спонсора проекта. У подножия монумента прямо на скалах устроят смотровую площадку, с которой можно наблюдать за ходом состязаний.

ФОКУС НЕ УДАЛСЯ

Американский Excelsior Henderson собирался потеснить H.-D. в деле производства тяжелых кастомов. Высокие технические характеристики и стиль, чем «альтернативщик» хотел привлечь внимание покупателей, оказались ничем по сравнению с несокрушимым имиджем Легенды. Мизерные продажи мотоциклов не оправдали гигантские вложения, которые пришлось сделать для налаживания производства и создания моделей. Компания объявила о своем банкротстве. Так что в Harley-Davidson могут спать спокойно – одним конкурентом меньше.

НА УБЫТКИ – НАПЛЕВАТЬ!

Компания Polaris, выпускающая уже пару лет круизеры Victory, в прошлом году испытывала серьезные проблемы с реализацией продукции. Лишь в течение первых двух месяцев 2002 года фирма отметила некоторое увеличение продаж мотоциклов – на 3%. При этом компания вложила в производство и рекламу $11,6 млн. Лишь успешные продажи гидроциклов, ATV и снегоходов позволяют держать на плаву убыточный мотоциклетный бизнес.

ПОДПИСКА НА ЖУРНАЛЫ (2-е полугодие 2002г.)

За рулем код 20112; цена 252 руб. | МОТО код 20113; цена 168 руб. | ЛИМУЗИН код 20114; цена 270 руб.

КНИГИ ИЗДАТЕЛЬСТВА С ДОСТАВКОЙ ПО ПОЧТЕ! За рулем

БОЛЕЕ 1000000 ЧЕЛОВЕК УЖЕ ПОЛУЧИЛИ ПО ПОЧТЕ КНИГИ ИЗДАТЕЛЬСТВА «ЗА РУЛЕМ»

КАТАЛОГИ

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

Мир грузовиков – 2002.
Код 20103. Цена 145 руб.

Мир мотоциклов – 2002.
Код 20104. Цена 145 руб.

Мир подержанных автомобилей-2002.
Код 20189. Цена 155 руб.

CD-каталог.
Код 20192. Цена 180 руб.

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

ЭНЦИКЛОПЕДИИ

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.

Если Вы попали в аварию.
Код 20134. Цена 65 руб.

Комментарии к ПДД (от 04. 2001)
Код 20111. Цена 85 руб.

ПДД (от 04. 2001)
Код 20144. Цена 20 руб.

Заказ можно сделать и в Интернете – www.zr.ru (баннер «За рулем – почтой»)

Как оформить и оплатить заказ:

- воспользуйтесь приведенной квитанцией или используйте ее как образец для заполнения типовой квитанции Сбербанка;
- в поле **«Назначение платежа»** внесите код(ы) изданий, которые Вы хотите заказать;
- общую сумму заказа впишите в графу **«Сумма»**;
- заполните квитанцию полностью, не забудьте вписать полный обратный адрес с индексом;
- оплатите заказ в любом отделении Сбербанка или на почте;
- для ускорения обработки заказа отправьте оплаченную квитанцию или ее копию (можно скопировать авторучкой на бумаге) по адресу: 105023, Москва, а/я 23, «За рулем-почтой»

Внимание!
Доставка осуществляется только по России.
Цены действительны до 1 июля 2002 года.
Заказ высылается ценной бандеролью сразу после получения платежа.

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

ИЗВЕЩЕНИЕ

ЗАО «Товары от «За рулем» ИНН 7707083893
р/сч № 40702810238070104200 в Стромынском ОСБ №5281/1600
к/сч № 30101810400000000225 в Сбербанке России
БИК 044525225
Плательщик:
Адрес с индексом:
Назначение платежа
Сумма
Кассир
Подпись плательщика

КВИТАНЦИЯ

ЗАО «Товары от «За рулем» ИНН 7707083893
р/сч № 40702810238070104200 в Стромынском ОСБ №5281/1600
к/сч № 30101810400000000225 в Сбербанке России
БИК 044525225
Плательщик:
Адрес с индексом:
Назначение платежа
Сумма
Кассир
Подпись плательщика

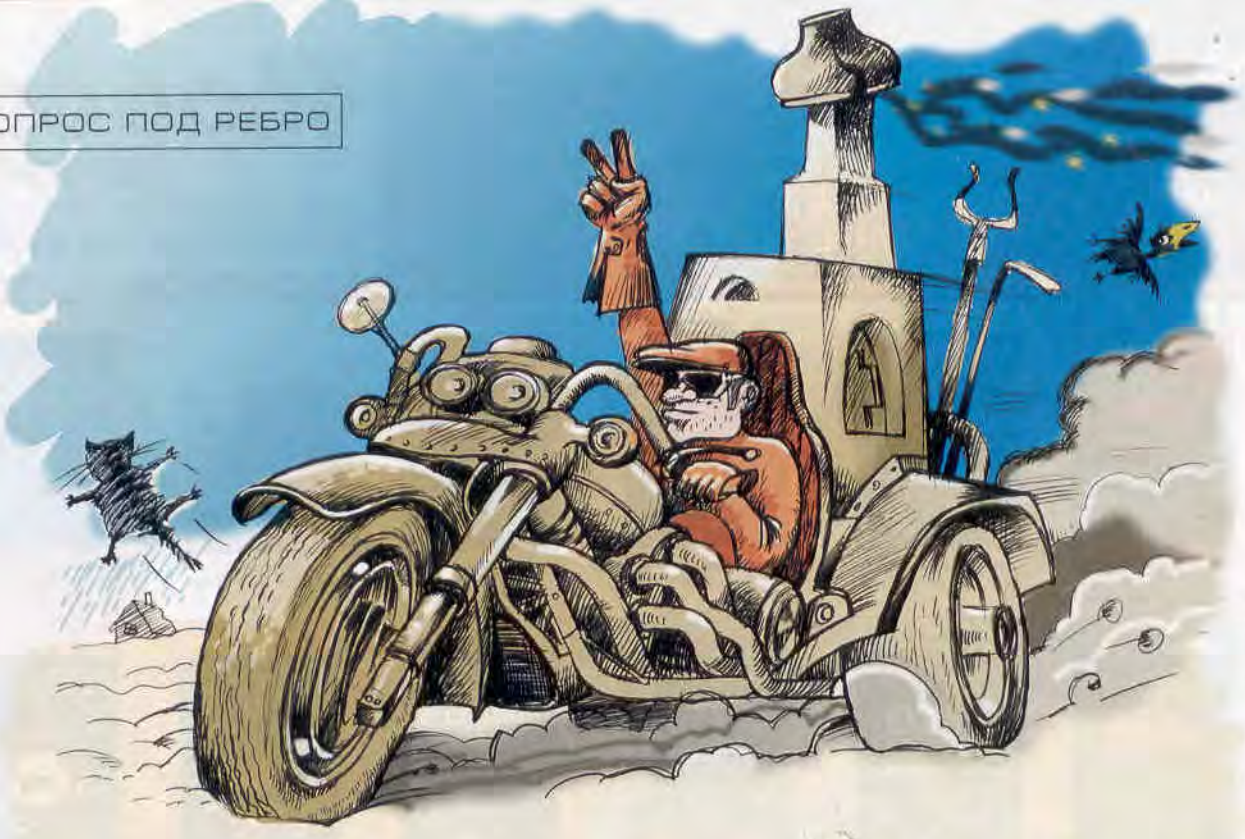


Рисунок Сергея ЧИРКОВА

АТАС! НАС ХОТЯТ СПАСАТЬ!

В ГОСДУМЕ ОБСУЖДАЛИ, КАК ВЫРУЧАТЬ РОСМОТОПРОМ

Попытка журнала заступиться за права скутеристов (см. «Мото» №3 за этот год) вызвала надрывное неприятие... самих скутеристов.

Суть писем сводится примерно к следующему: не троньте чиновников, а то ведь они обратят на нас свое вседержавное внимание и что-нибудь запретят... Наивные люди! Если вы не интересуетесь политикой, то она заинтересуется вами.

Что и случилось. Президент РАМОТО (Российской ассоциации мотопроизводителей) Юрий Михайлович Мартыхин представил на рассмотрение депутатов Госдумы предложения по стимулированию роста отечественной мотопромышленности. Как человек осознающий, что для поддержания штанов реального сектора экономики у государства денег нет, он от лица мотопроизводителей державы не просит ни капиталовложений, ни льгот. Инициатива формулируется просто: держать и не пущать!

Кого? Конечно же, зловредный и коварный импорт – это он смущает своим техническим совершенством незрелые души сограждан. Да не просто – импорт: главный конкурент наших НОВЫХ мотоциклов – «их» ПОДЕРЖАННЫЕ. А это уже ни в какие ворота не лезет! И неважно, что по своим техническим параметрам мотоциклы импортного производства по управляемости, тормозам, качеству и другими характеристиками на голову выше наших новых машин... В точности как Герман Греф, наш министр экономики и развития: честно заявляет в телекамеру, что любой, кто поездил на 7-летней автиномарке, ни за что на наш автомобиль не сядет – а постановление о повышении ввозных пошлин на автомобили подписывает. Как сказано в старинных бестиариях: «Крокодил, когда человека ест, от жалости плачет, а ести не перестает».

Документ РАМОТО обсуждался на совещании под председательством депутата Владимира Климова при участии представителей всех мотозаводов страны – Ижевского, Ковровского, Тульского, Вятско-Полянского (от Ирбитского посланец не добрался), а также ответственных сотрудников Минпромнауки, НИЦИАМТ (Дмитровского полигона), ГИБДД. Это была не просто встреча, а думские слушания с целью выработки законопроекта – ни много ни мало.

По мотоциклетному секонд-хэнду предлагалось нанести двойной удар. Во-первых, ввести сертификацию той самой вражьей подержанной мототехники. Сразу вопросы: а знают ли те, кто ее предлагает, ассортимент выпущенной за последние, скажем, 10 лет мототехники? Моделей и модификаций – сотни. Как будем сертифицировать: Honda CBR600F 1994 года – отдельно, а 1995 года – отдельно?.. Или же, выплачивая всякий раз за процедуру нехилую сумму, каждый отдельно взятый экземпляр – ведь состояние каждого отдельного экземпляра разное... А если на мотоцикле стоит тюнинговая подножка или, не дай Бог, глушитель? Тоже – отдельно?.. Или станем отправлять на сертификацию только новые машины, а состояние б/у все-таки станем определять техосмотром?

Второй удар – под дых: пошлинами. Президент РАМОТО предлагает увеличить их, как указано в документе, до нескольких евро за «кубик». В устных же комментариях конкретизирует – до 4,5 евро. (Происхождение этой цифры не объясняется. Для сравнения: ставку пошлины на ввозимые автомобили, после наделавшего шуму предложения предполагается поднять до 2,35 евро, и то, если объем двигателя превышает 3 литра.) Автор «мотоциклетного» предложения, видимо, полагает, что эта сумма спасет отца русской де... пардон, российский мотопром. И все это густо приправлено словами заботы о родном покупателе, который по неведению да дремучести своей за всякое небезопасное (именно!) иностранное дерьмо деньги несет, обходя отечественное.

Но пусть те, кто намеревается приобрести не бэ-у, а новенькие мотоиномарки, не подхихикивают – мол, их беда обойдет стороной. Черта с два! Политика займется и вами! Тем же документом, заслушанным в Думе, предлагается импорт собранных за границей мотосредств вовсе запретить! Какой в том смысл? А такой, – чтобы поощрить иноземного производителя собирать свое на наших заводах. Вон сколько у нас простаивающих мощностей!.. И воображение уже рисует благостную картинку: Honda ринется в Ирбит – и поплывут по его конвейерам Gold Wing'и, а Yamaha устремится в Ижевск – и выстроится здесь модельный ряд: R1, R7, а специально к открытию производства новая модель – Иж-R77... Небольшая справка: уже сейчас на нашем рынке официально представлено более 100 моделей импортных мотоциклов, скутеров и мотовездеходов, но каждой продается от силы до десятка штук в год, а в большинстве – одна-две-три. Так стоит ли конвейеры городить? Ведь для сборки каждой машины надо завезти оборудование, отработать технологию, обучить персонал... И добиться, заметим, соответствующего качества...

Где – в Ирбите?! Захотят ли иностранные компании рисковать своей репутацией? И ради чего – ради того, чтобы продавать в России максимум сто машин в год?

Это еще не все! РАМОТО предлагает целый букет изменений в закон «О безопасности дорожного движения». И здесь – «не пущать»! Ибо сказано: запретить эксплуатацию на российских дорогах мотоциклов с моторами мощностью более 73 кВт (100 л. с.) и возможностью развивать максимальную скорость свыше 180 км/ч. За что дружно скажем «спасибо» – могло быть и похлеще. Почему бы сразу не запретить выпуск машин, способных ездить со скоростью, ограниченной ПДД за городом, – свыше 90 км/ч? А в города не допускать транспорт, способный превышать 60 км/ч...

Кстати, запрет на мотоциклы мощностью свыше 100 л. с. – это уже было, он действовал в ФРГ и Франции, но был отменен, поскольку не удалось доказать его негативное влияние на безопасность дорожного движения. Правда, в нашем случае речь идет не об этой безопасности. Берите выше – об экономической безопасности целой отрасли! (Другое дело, что отрасль эта все менее влияет на экономическое самочувствие государства.)

Еще одна поправка к закону предполагает (по аналогии с тем, что в Европе) введение многоступенчатой категории «А»: «А1» – для водителей мотовелосипедов, «А2» – мототранспорта с рабочим объемом двигателя до 125 куб. см и мощностью до 11 кВт (15 л. с.), «А3» – водителей с 16 лет, но мощность мотора их ТС не должна быть выше 27 кВт (36 л. с.), и «А4» – с 18 лет и без ограничения мощности их техники. На этот раз все вроде бы продиктовано как раз заботой о безопасности. Но та забота – от лукавого. Ведь к категории «А1», выходит, намереваются причислить все транспортные средства с моторами рабочим объемом до 80 см³ и мощностью до 5 л. с., и пусть катаются на них все... без сдачи водительских экзаменов. Гуляй, рванина!.. Но ведь такая машинка будет посерьезнее «полтинника». Не страшно, господа предлагающие, что по одной дороге с вами на 80-кубовых «о пяти лошадях» аппаратах (а они способны развивать до 100 км/ч) поедут необученные? Вот порадуются гробовых дел мастера...

Категорию «А2» предлагается столь же автоматически предоставлять обладателям категории «В» – водителям-автомобилистам, имеющим двухлетний стаж вождения. Довод: это опять-таки аналогия с европейской практикой, конкретно – Францией. Но ведь далеко не все страны пошли на такой эксперимент. Наш немецкий читатель, например, с негодованием написал, что мы ему пудрим мозги, когда пишем о подобном безоглядном разрешительстве: в Германии это право дали лишь тем, кто получил категорию «В» до 1 апреля 1980 года. В том тонкий и безошибочный расчет по-немецки: старики совершенно точно на рожон лезть не станут... Вот вам и вся аналогия.

Наш мотопром, конечно, жалко. Он стал заложником обстоятельств своего рождения: вы обратили внимание, за исключением Ирбитского, все заводы вышли из недр «оборонки». Так знайте: мотопроизводство что в Ижевске, что в Туле было основано лишь с одной целью: чтобы не потерять квалифицированную рабочую силу в мирное время. Враг нападет – а уже есть кого ставить к танковому конвейеру. Как говорится, нам, татарам, все равно: что «Иж», что пулемет – лишь бы с ног валило.

Вот сейчас и валит: на нашу, с позволения сказать, современную мототехнику без слез не взглянешь. В основе подавляющего большинства моделей лежат разработки 30-х годов. Это то же самое, как если бы мы до сих пор ездили бы на прямых, чуть модернизированных потомках «Эмки», летали бы на поршневых «Ли-2», вместо компьютера пользовались бы если не перьевой (той, что макали в чернильницу), то никак не больше ручкой-самописки с пипеточной системой забора чернил... Страшно? Это еще не все: в СССР десятилетия царило отношение к мотопроизводству как к чему-то побочному. Не то, что инвестиций – и заработанного не отдавали: при норме выделения 4% от прибыли на новые разработки заводам распределяли (плановое ведение хозяйства!) в 10 раз меньше. Да и какие там были прибыли? Ведь чтобы искусственно поддерживать большие объемы производства (помните – чтобы рабочие не разбегались?), цену мотоциклов держали смехотворно низкой: «Иж» стоил в 6 раз меньше самых дешевых «Жигулей», в то время как современный мотоцикл такого класса дешевле подобного автомобиля лишь в 2-3 раза.

«Но что нам с того?» – спросит потенциальный покупатель. И будет прав: когда достаешь кошелек, о патриотизме вспоминаешь в последнюю очередь. А покупатель импортного мотоцикла – это такой специфический тип человека, который зачастую за руль «совкоцикла» не сядет и под угрозой расстрела. Если нынче мотоцикл – игрушка, то лучше никакой забавы, чем хреновая.

А в сущности, нуждаются ли мотозаводы в государственной протекции? РАМОТО утверждает, что если установить более высокий пошлинный забор тяжелым и среднего объема импортным мотоциклам, покупатель рванет приобретать машины Ирбитского и Ижевского заводов, «работающих» с изделиями этого «калибра». Покупатель «рванул бы» – будь у него деньги. Так ведь нет их, во всяком случае, у очень многих. Вот почему свыше 90 процентов ижевских и ирбитских продаются в заграницу. А в Австралии, например, подмарафеченный «Урал»-«совнархоз» спокойно берут за 8 тыс. долларов. Примерно то же с ижевской техникой. Вот и выходит, что импорт – и новый, и секондхэнд для росмотопрома и не конкурент вовсе. Так какого же рожна с ним бороться? Говорите, нужно смотреть в перспективу – авось появятся модели, которые будут альтернативой импорту?.. Пусть появятся, пусть возникнут условия, когда продавать технику в родном отечестве станет выгодно, – вот тогда будем думать. Именно думать, а не рвать на груди рубаху: запретом иномарок не поднимешь популярность собственной продукции. Скорее – наоборот: оцените, как в последние годы конкуренция взбодрила конструкторов в Коврове, а теперь и в Ижевске. Уничтожьте соперников – и что получим? «Планету-5-01», плавно перетекающую в «Планету-5-02»...

Представители мотозаводов предложения РАМОТО восприняли сдержано. Понимают, что в России дурной закон принять легко. Да не отменишь его, когда он тебя же начнет душить.

Да оградит нас судьба от спасителей!

Александр ВОРОНЦОВ,
Максим ЮРЧЕНКО

НЕ ПЛАЧЬ, КОЛИН: » Honda VTR1000 SP-2

После того, как Honda VTR1000 SP-1 в свой дебютный год выиграла чемпионат мира «Супербайк», казалось, что с этими гонками закончилась эпоха Ducati и началась эра Honda. Как бы не так! Итальянцы играют с соперниками, как девочка с котенком: дают уцепить когтями призовой фантик, а потом как дернут – и титул вновь у них. И выступавший за Honda чемпион мира 2000 года Колин Эдвардс в сезоне 2001 года заработал только серебряную медаль и обидную приставку «экс».

В утешение своему лучшему гонщику японцы подготовили новый вариант под индексом «SP-2». Однако утешился не один Эдвардс – вместе с «богом трасс» выиграли и простые смертные: требования к технике, которые предъявляет к мотоциклам «Супербайк», стимулируют процесс совершенствования конструкции серийных версий, рассчитанных на рядовых покупателей. Так что произошло? В байке появились огромные диффузоры впускного тракта (их диаметр вырос с 54 до 62 мм). Благодаря новым 12-сопловым форсункам подросли не только максимальные показатели мощности и крутящего момента – характеристика мотора стала более линейной, он избавился от былой неприятности – провалов на малых оборотах.

Практически все элементы ходовой части стали жестче и легче. В целом же серийный SP-2 по сравнению с предшественником потерял 5 кг массы. В рулевой колонке установили подшипники большего диаметра, а маятник задней подвески приобрел «гоночную» пространственную конструкцию.

А что ветровой щиток стал выше на 30 мм – так за это покупатели должны сказать «спасибо» персонально Колину Эдвардсу – такая перемена произошла по его настоянию. Гонщики, знаете ли, тоже любят комфорт.

Общие данные: сухая масса – 194 кг; габариты – 2025x725x1120 мм; база – 1420 мм; высота по седлу – 820 мм; объем бензобака – 18 л. **Двигатель** – 2-цилиндровый, V-образный, 4-тактный; диаметр цилиндра/ход поршня – 100/63,6 мм; рабочий объем – 999 см³; макс. мощность – 135 л. с. при 10 000 об/мин; макс. крутящий момент – 102 Н.м при 8000 об/мин; коробка передач – 6-ступенчатая. **Ходовая часть:** рама – диагональная, ал. сплав; передняя вилка – телескопическая, картриджная, перевернутого типа, ход колеса – 130 мм; задняя подвеска – маятниковая, с моноамортизатором и прогрессивной характеристикой, ход колеса – 120 мм; передняя шина – 120/70ZR17, задняя – 190/50ZR17.

ПРИВЫЧКА ПОБЕЖДАТЬ: » Husqvarna TE250

От дурных привычек трудно избавляться, от хороших – не проще. Какие только приключения не пережила за почти 100-летнюю историю марка Husqvarna! Она даже сменила гражданство – с шведского на итальянское. Неизменной осталась лишь привычка побеждать. А потом предлагать покупателям «оружие» своих побед. Вот и в нынешнем сезоне его новинка – спортивный эндуро Husqvarna TE250 уже успел увенчать себя лаврами на последней «Шестидневке» во Франции.

Этот мотоцикл – великолепный образец современной спортивной машины. Одноцилиндровый 4-тактный двигатель оснащен двумя верхними распредвалами, 4-клапанной головкой цилиндра, жидкостным охлаждением, балансирным валом и электростартером. В системе смазки два насоса, один из которых работает на коробку передач. Достоин внимания и карбюратор Mikuni TMR: призматический золотник, ускорительный насос, датчик положения дросселя – на такой уровень сложности в этом классе еще никто другой не вышел. Многие картерные детали, чтобы снизить общую массу, сделали из магниевого сплава.

Конструкция ходовой части соответствует принятым сегодня канонам. Отметим наличие в задней подвеске амортизатора Sachs: узел внушительного диаметра, он с раздельной регулировкой гидравлических характеристик на малой и большой скоростях перемещения 50-миллиметрового поршня.

Общие данные: сухая масса – 108 кг; габариты – 2130x810x1260 мм; база – 1450 мм; высота по седлу – 890 мм; дорожный просвет – 365 мм; объем бензобака – 8 л. **Двигатель** – 1-цилиндровый, 4-тактный; диаметр цилиндра/ход поршня – 76/55 мм; рабочий объем – 249,5 см³; макс. мощность – 37 л. с. при 11 000 об/мин; коробка передач – 6-ступенчатая. **Ходовая часть:** рама – трубчатая, раздвоенная в нижней части, сталь; передняя вилка – телескопическая, картриджная, перевернутого типа, ход колеса – 300 мм; задняя подвеска – маятниковая, с моноамортизатором и прогрессивной характеристикой, ход колеса – 320 мм; передняя шина – 90/90-21, задняя – 140/80-18.

ДАЙТЕ МОТОР: » Malaguti Madison K400

Единственное, что до сих пор сдерживало рост популярности макси-скутеров, – отсутствие достойного мотора. Теперь можно утверждать: есть такой двигатель! Его производство освоила итальянская компания Minarelli. По всем параметрам это более чем достойный агрегат. В нем 4-клапанная головка цилиндров, жидкостное охлаждение, каталитический нейтрализатор в выпускной системе.

На мотор тут же набросилась итальянская же компания Malaguti – она давненько скучала без движка, достойного ее флагмана Madison (дизайн которого, заметим, удостоенный многими премиями, разработали российские специалисты из Engines Engineering).

С новым силовым агрегатом крейсерский скутер перешел в разряд линкоров. Но не сразу: мощный двигатель заставил конструкторов усилить ходовую часть: диаметр переднего тормозного диска возрос до 270 мм, заднего – до 240 мм. Кстати, они связаны интегральной тормозной системой. В задней подвеске – два новых газонаполненных амортизатора. На электронной панели приборов – датчик, предупреждающий о падении температуры воздуха ниже 4 градусов (при которой на дороге появляется лед). В список опций входят противоугонная система с иммобилайзером, багажный кофр, спинка для пассажира, «подросло» ветровое стекло.

Потребителю осталось желать лишь одного – чтобы на рынке появился и 2-цилиндровый скутерный мотор. Чтобы рухнула монополия японцев.

Общие данные: сухая масса – 178 кг; габариты – 2030x860x1430 мм; база – 1495 мм; высота по седлу – 825 мм; объем бензобака – 12 л. **Двигатель** – 1-цилиндровый, 4-тактный; диаметр цилиндра/ход поршня – 86/66 мм; рабочий объем – 383 см³; макс. мощность – 31,2 л. с. при 7000 об/мин; макс. крутящий момент – 34 Н.м при 5750 об/мин. **Ходовая часть:** рама – трубчатая, стальная; передняя вилка – телескопическая; задняя подвеска – блок двигатель/трансмиссия в качестве маятника, два амортизатора; передняя шина – 120/70-13, задняя – 140/60-13.

ПРЕЛЕСТИ СРЕДНЕГО КЛАССА: Kawasaki Prairie 360

В стремлении опередить конкурентов Kawasaki уже объявила о дебюте моделей 2003 года. Одна из них – спортивно-утилитарный мотовездеход Prairie 360. Он пришел на смену 300-кубовой модели.

Но разница между ними не только в силовом агрегате (он прибавил в рабочем объеме и мощности, но при этом стал легче). Машина восприняла многие технические особенности от «старшей сестры» – 2-цилиндровой Prairie 650. Например, автоматический клиноременный вариатор оснащен устройством для торможения двигателем. Рычагом включается понижающий ряд трансмиссии, а также задний ход. Привод передних колес подключается нажатием кнопки на руле, в его конструкцию введен блокируемый дифференциал повышенного трения. Интересное решение применено в тормозной системе: если спереди стоят обычные дисковые тормоза, то сзади – многодисковая муфта, работающая в масляной ванне. Ей не страшны ни грязь, ни вода, ни пыль. Подножки для водителя сделаны регулируемыми.

Вездеход выходит с техническими изысками, однако он вовсе не слабачок: аппарат способен везти на своих багажниках 110 кг поклажи и тянуть прицеп массой 500 кг. Словом, «и в подводу, и под воеводу».

Общие данные: дорожный просвет – 195 мм; объем бензобака – 13,6 л. **Двигатель** – 1-цилиндровый, 4-тактный, воздушного охлаждения; рабочий объем – 362 см³; привод – карданными валами на все колеса (подключаемый на передние). **Ходовая часть:** рама – дуплексная, сталь; передняя подвеска – независимая, на стойках МакФерсон, хода колес 170 мм; задняя подвеска – зависимая, маятниковая, с моноамортизатором, хода колес – 180 мм; передние шины – 25x8-12, задние – 25x10-12.

ЖЕЛЕЗО С ИЗЮМОМ

Много лет Ducati остается несбыточной мечтой для большинства спортбайкеров – слишком дорога игрушка. Японцы прочухали «свято место» – и пытаются его заполнить своими более дешевыми мотоциклами, оснащенными V-образными «двойками».

SUZUKI TL1000R, спортбайк

модельный год	1998
двигатель	998 см³
мощность	135 л. с.
масса	197 кг
макс. скорость	270 км/ч
ориентир. цена	$10500

Петр ВЕРХОВЦЕВ, фото автора

Так или иначе, но все они, «японцы», копируют «итальянца» – спортивная слава легендарной марки не дает покоя конкурентам в нише гоночных и обильно плодящихся в последнее время полугоночных мотоциклов. Переплюнуть Ducati пока не удается – и остается подражать. Одно из таких подражаний, впрочем, заслуживающее уважения, – Suzuki TL1000R. С «итальянцем» его роднит размерность цилиндров (98x66 мм), угол их развала (90°) – и все. В остальном «японец» своеобычен.

Поехали! На ходу поговорим о машине в подробностях.

Нажми на кнопку электростартера – и мотор взорвется напористым рыком. Мощь звука V2, даже заглушенного штатной выпускной системой, не сравнить с подвываниями рядной «четверки». Двигатель оснащен впрыском топлива – каждый цилиндр питает пара инжекторов, потому не нуждается в длительном прогреве. Уже с низких оборотов работает ровно, при резком открытии «газа» – без провалов, которые характерны для карбюрированных «больших горшков».

Сел в седло, взялся за ручки и... поразился: ждал, что меня скрючит, но

нет, посадка водителя удобна. Пилот не зажат, у него остается возможность выбирать позу. Не назвать гоночным и местоположение подножек. Они отнесены вверх и назад, но весьма умеренно – будто байк проектировали не для спорта, а для катания.

Принципиально важен для любого пилота процесс троганья: от него во многом складывается отношение к аппарату – разве не так? Так вот, этот мотоцикл приносит те ощущения, которые ждешь от байка с V2: моментальная и в то же время не жесткая реакция на «газ» приятна настолько, что хочется испытать ее еще и еще. «Как с Ducati», – подумалось мне.

В чем же секрет «приятности»? Он в схеме расположения и количестве цилиндров двигателя. Ведь когда их четыре, коленвал крутится равномернее и заметно резвее «откликается» на поворот ручки «газа», чем при 2-цилиндровой схеме. А значит, сорвать колесо в пробуксовку на спортбайке, оснащенном «четверкой», будет заметно проще. А это, в свою очередь, усложняет управление. С V2 контроль пробуксовки облегчен, а значит, максимальный разгон дается проще.

Проведя экспресс-сравнение TL1000R с GSX-R1000, я убедился в этом на практике. TL, который почти на 30 кг тяжелее, показался перышком: ускорялся и тормозил так же легко, как спортивный велосипед, не требуя от водителя концентрации всех сил. GSX-R, напротив, оказался очень сложен в управлении.

«Спортбайк повышенной комфортности» – исчерпывающая характеристика Suzuki TL1000R.

Стрелка тахометра преодолела отметку 7000 об/мин. Тут бы ощутить подхват, как на Ducati, но мощность будто «расхотела» нарастать. Неужто здесь все, как на заурядном неоклассике, на котором шкала тахометра расписана до сумасшедших величин в утешение амбиций пилота? Тогда на что рассчитана ходовая часть?

Если судить по внешности, она совершенно определенно – спортивная: массивная рама, регулируемые подвески, рулевой демпфер. Это – с виду. А в деле?

«Размять» его в поворотах удалось на шоссейно-кольцевой трассе «Невское кольцо», что в С.-Петербурге. Ее не назвать протяженной, но для определения оценки мотоцикла вполне хватает. На ней-то в противовес только что сделанному заключению и выяснил, что по ряду признаков байк вовсе и не спортивный.

В первом же повороте дал о себе знать фактор высокого размещения центра тяжести: Suzuki всей массой сопротивлялся попыткам себя наклонить. Какой же он после этого «спортсмен»?! Но почему же тогда такие жесткие подвески? Впрочем, зажатые заводскими регулировками они не позволяли колесам жить отдельной жизнью от мотоцикла.

К сожалению, температура воздуха была не выше 7°С, и мне не удалось окончательно «прояснить» аппарат в поворотах – шины не прогрелись до рабочей температуры. Однако это «увы» помогло выяснить другое. Не самые высокие сцепные свойства холодных покрышек позволили понять, что геометрия ходовой части и развесовка аппарата таковы, что заднее колесо уходит с траектории раньше переднего. Это безусловный плюс: если бы первым срывало передок, контролировать байк было бы сложнее. Извилистая трасса не позволила быстро разогнаться: большую часть поворотов я проходил на первой передаче и лишь некоторые – на второй. В них ощутил нехватку мощности движка, а точнее, отсутствие ожидаемого подхвата при переходе от средних оборотов к высоким – важного свойства мотора для интенсивного ускорения при выходе из поворота. Лучшие же свои качества TL в полной мере проявил в «быстром» повороте. Используя для езды диапазон средних оборотов двигателя, соответствующих скорости 120–130 км/ч, управление мотоциклом в пологих кривых очень приятно. В такие моменты он кажется сбалансированным монолитом, готовым абсолютно точно угадать и исполнить любые желания и фантазии водителя.

Другие свои достоинства мотоцикл проявил, как только покинул трассу. На аппарате приятно катиться по шоссе со скоростью 120–140 км/ч – тогда начинаешь ощущать не свойственный спортбайкам комфорт. Присмотрелся к обтекателю – да он же шире, чем на большинстве аппаратов с рядной «четверкой». Это при том, что рама, опоясывающая двигатель, заметно уже. Да и ветровое стекло вовсе не низкое. В том, по-видимому, и разгадка надежной ветрозащиты – она спасает даже при скоростях свыше 200 км/ч.

Всякий раз, гоняя на мощных спортбайках по нашим дорогам, невольно задумываешься об их способности ездить по разбитому асфальту. Как ни странно, очень многие «спорты» самые устойчивые. Что объяснить просто: их подвески жесткие, короткоходные и, самое важное, энергоемкие. Не исключение и TL1000R: он уверенно «проглатывал» кочки и держал прямик даже на вдрабадан разбитом асфальте. Впрочем, в этом заслуга не только подвесок, но и грамотно и корректно настроенного рулевого демпфера – при проезде очередной рытвины он не позволял рулю болтаться из стороны в сторону.

Классическая ситуация: динамичное действие разворачивается при разгоне в длинном плавном повороте. Стартую, передок разгружается, а байк «идет» с едва заметным наклоном в сторону поворота. Сбрасываю «газ», попадаю колесом в ямку. Следует легкая переставка мотоцикла, но ситуацию держу под контролем. Без демпфера «отловить» байк было бы сложнее.

Отличные характеристики задней подвески обусловлены ее конструкцией: в ней применен роторный амортизатор. Он полноценно охлаждается, а

Рулевой демпфер входит в стандартную комплектацию: это показатель высокого класса байка.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

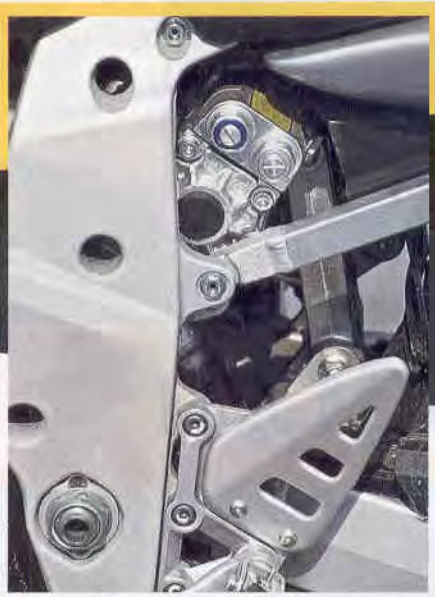
Общие данные	
Модель	Suzuki TL1000R
Год дебюта	1997
Сухая масса, кг	197
Габаритные размеры, мм	2100x740x1120
Высота по седлу, мм	825
База, мм	1395
Объем бензобака, л	17

Двигатель	
Тип	2-цилиндровый, 4-тактный, V-образный, угол развала 90°
Система газораспределения	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Диаметр цилиндра х ход поршня, мм	98x66
Рабочий объем, см³	996
Степень сжатия	11,7
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	135/9500
Максимальный крутящий момент, Н.м при об/мин	106/7500
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, алюминиевая
Передняя подвеска	полностью регулируемая телескопическая вилка перевернутого типа
Ход колеса, мм	115
Задняя подвеска	маятниковая с полностью регулируемым моноамортизатором и прогрессивной характеристикой
Ход колеса, мм	125
Передний тормоз	2x320-мм диска, 6-поршневые скобы
Задний тормоз	220-мм диск, 1-поршневая скоба
Передняя шина	120/70-17
Задняя шина	190/50-17

Динамика и экономичность	
Максимальная скорость, км/ч	270
Время разгона 0–100 км/ч, с	3,4
Расход топлива (средний), л/100 км	9,1



Упругий элемент (на снимке справа) работает в паре с роторным демпфером (слева): такое решение впервые применено в мировой практике.

потом параметры его работы стабильны. Кроме того, узел наделен очень широким диапазоном регулировок.

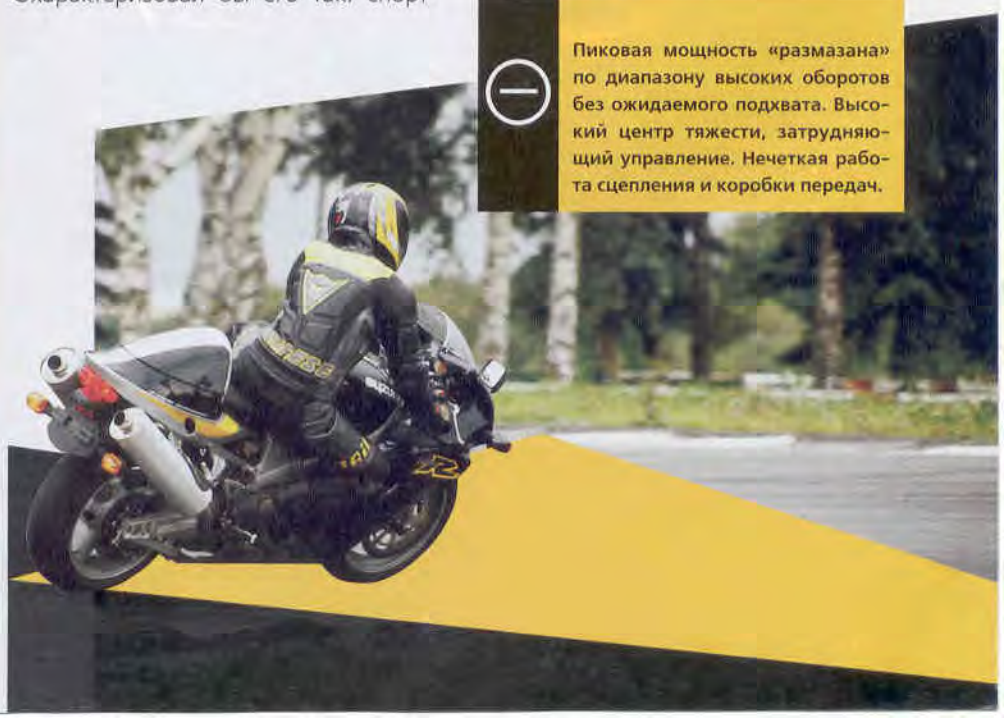
Тормоза абсолютно адекватны дорожному назначению аппарата: передний послушен даже двум пальцам, не демонстрирует склонности к перегреву, влекущему ухудшение тормозных свойств. Впрочем, не обошлось и без «но»: сцепление, оснащенное гидроприводом, недостаточно чувствительно, из-за чего момент троганья с места слегка «размазан». И еще о «киксах». Коробка передач работает нечетко и шумно, как в иной Yamaha.

На чем же я ездил? Это, безусловно, спортбайк, каковым он и заявлен производителем, но что он не создавался чисто для спорта – тоже очевидно. Охарактеризовал бы его так: спортбайк повышенной комфортности. Кроме того, он из тех мотоциклов, что обладают той «изюминкой», которая наделяет двухколесный кусок железа характером. А если конкретнее, – позволяет ощутить большинство прелестей мотора V2, установленного в спортбайковскую ходовую часть. Ducati он не стал, но, может, оно и к лучшему. Еще одна сильная черта этого Suzuki – высочайшее качество изготовления. ⏮

Мотоцикл предоставлен компанией «НБС-Мотор».

⊕ **На редкость удачная сбалансированность гоночных и дорожных качеств. V-образный двигатель легок в управлении. Предельно достаточная ветрозащита. Удобная посадка водителя за рулем.**

⊖ **Пиковая мощность «размазана» по диапазону высоких оборотов без ожидаемого подхвата. Высокий центр тяжести, затрудняющий управление. Нечеткая работа сцепления и коробки передач.**



ШЕРИФ ПРАВ!

Irwindale Speedway

Алан КАТКАРТ, Великобритания,
фото **Оли ТЕННЕНТ**

Разработанный в сотрудничестве с Porsche, V-Rod ломает привычные стереотипы, годами слагавшиеся о продукции Harley-Davidson. Так что если вы днем и ночью грезите о Harley с великолепными техническими данными, то стоит задуматься о первенце в новом семействе VRSCA.

Байк можно назвать двухколесным Chevrolet Corvette, выполненным в модном «аэродинамичном» стиле. Если приглядеться, нельзя не заметить, что V-Rod дышит динамикой в каждой детальке – на заводе в Милуоки до сих пор не создавалось ничего подобного. Вот некоторые из отзывов: «Этот малыш даже тогда, когда стоит на месте, превышает все ограничения скорости!» – сказал один из шерифов. «Классный байк, на нем можно ездить», – реакция владельца Honda CBR600, давно мечтавшего о простом в управлении дорожном байке, но

HARLEY-DAVIDSON VRSCA V-Rod, круизер

модельный год	2002
двигатель	1130 см^3
мощность	115 л. с.
масса	270 кг
ориентир. цена	$20000

чьи технические данные не опускались бы до скутера. А третий, владелец Dyna Glide, сострил: «Мой знакомый дилер H.-D. умрет от шока, когда его увидит: это не Harley!».

Последнее замечание – лучший комплимент тем, кто трудился над созданием V-Rod. Они сумели удивить клиентов, коим изрядно поднадоели модели. Аппарат призван вызвать к жизни новую плеяду покупателей мотоциклов «Made in Milwaukee».

Сотворение V-Rod сопоставимо по значимости с дебютом Ducati 850 с системой впрыска топлива, появившегося после 15 лет «правления» карбюраторного V-твина. От одного взгляда на это чудо у ценителей перехватывает дыхание, а сердце начинает учащенно биться: кажется, что этот серебристый байк с кучей дизайнерских штучек выковали из цельного куска металла. Группа стилистов под личным руководством Вилли Джи отбросила все условности и стереотипы по поводу внешнего вида американского дорожника. Они погрузились в разработку длинного, низкого, стройного, мощного байка, в меру спортивного, в меру классического, рожденного лететь наперегонки с ветром.

Первым делом создатели проверили выносливость V-Rod в предельных городских режимах. Для испытаний выбрали гоночный трек, на котором отгородили 200-метровую полосу, по которой и гоняли взад-вперед два новых байка. Оба стоически выдержали более двух сотен резких стартов, так что ограничители оборотов с трудом дожили до конца испытаний. Зато появилась уверенность в надежности конструкции.

Познакомиться с мотоциклом поближе мне удалось в двухдневном туре по горным дорогам каньона Сан-Габриэль в Лос-Анджелесе – они поднимались до высоты 1500 метров. Когда едешь на V-Rod, чувствуешь, что это «нечто другое». «Другое» – в хорошем смысле. У мотоцикла есть характер: это не Honda и не Suzuki. Сиденье водителя низкое, на нем можно проездить, не вставая, целый день. Рукоятки руля немного сдвинуты назад и удобно приподняты. По сравнению с предыдущими моделями посадка изменилась: подножки приподняты и отодвинуты назад, и теперь самая вальяжная поза за рулем будет выглядеть со стороны достаточно спортивно.

Новый двигатель показал себя великолепно: на холостых оборотах 1200 об/мин не заметно ни существенных вибраций, ни посторонних шумов – только приятный выхлоп, которому байк обязан оригинальной выпускной системе. При увеличении оборотов чувствуется надежно и адекватно настроенная система впрыска топлива. Правда, процедура троганья с места проходит с некоторым затруднением – ведь степень форсировки двигателя высока. Уже при 3500 об/мин появляется желание покрепче сжать руль. Отметке «5000 об/мин» на высшей передаче соответствует скорость 130 км/ч, и кажется, что ничто не помешает преодолеть и 200 км/ч, – нужно лишь покрепче ухватиться за рога. Говорить о привычных для «Харлеев» вибрациях не приходится – их практически не чувствуешь, так что дабы убедиться, что под вами действительно аппарат этой марки, ущипните себя за нос. Можно за что-нибудь другое.

Приятен байк и на скорости 60 км/ч. Даже если обороты в вираже сбросить до 2000 в минуту, мотор не станет дергать мотоцикл, и вы не испытаете раздражения. Единственное, что подпортит настроение, – переключение передач, и особенно двух первых. Специалисты компании прокомментировали: неприятность вызвана тем, что на тестовых образцах установлены слишком тугие возвратные пружины механизма переключения. Принимаем извинения и надеемся, что на машинах, запущенных в массовое производство, этот недостаток будет устранен.

Мотоцикл с базой 1700 мм предназначен исключительно для прямых – в этом я убедился в первом же повороте, куда V-Rod ну никак не хотел «укладываться». Заметил, что и на выходе из кривой не все гладко... Мне показалось, что я знаю, на что жаловаться: затруднения вызваны тем, что подшипники рулевой колонки перезатянуты. Тестовый менеджер со мною согласился. А в целом? Все движения байка несколько замедлены, однако буду спорить с теми, кто дерзнет утверждать, что байк тяжел в управлении.

Похуже с задней подвеской. Мчась на V-Rod по бетонному шоссе, «одним

местом» я «пересчитал» все стыки плит. Еще хорошо, что сиденье мягкое, и оно отчасти взяло на себя силу ударов. На более гладкой поверхности проблем не возникает. Более того, на «паркете» передняя вилка, напротив, оказалась слишком уж мягкой.

Тормоза Hayes работают отлично – они способны совладать с динамикой массивного мотоцикла. При резком торможении носовая часть как бы приседает, даже если с передним задействовать задний тормоз, чтобы сбалансировать распределение нагрузки на колеса. Но вдруг при этом подвернется ухаб или кочка – подвеска выбросит водителя вперед... Впрочем, полагаю, что большинство владельцев V-Rod не станут упражняться в экстремальной езде.

После насыщенного дня в седле пора припарковаться, снять шлем и опрокинуть кружечку пивка. Приятную процедуру дополнила приятная же визуальная «экскурсия» по новому мотоциклу: как аккуратно сработаны детали, какие тонкие дизайнерские находки!.. Когда-то те же трепетные чувства вызвали у меня MV Agusta Brutale и Boxer VB1... Однако V-Rod не коллекционная штучка, которая будет выпущена в ограниченном количестве экземпляров – это модель для массового производства. Тем более высокочтимы достоинства машины. Браво, механики и стилисты Harley-Davidson, – ценители отдадут должное тому, что вы полностью выложились в этой работе. После полувека выпуска «штамповок» однотипных мотоциклов, на H.-D. создали шедевр, и он займет подобающее ему место на рынке дорожных мотоциклов. Планка качества и внешнего вида поднята настолько высоко, что японским конкурентам придется серьезно попотеть, чтобы сделать нечто подобное. Убежден – и не спорьте: за последнее десятилетие V-Rod – главное достижение в мире мотоциклов. Harley-Davidson вновь заставил говорить о себе, и эта слава не искусственно раздутая.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Общие данные	
Модель	Harley-Davidson VRSCA V-Rod
Год дебюта	2001
Сухая масса, кг	270
Длина, мм	2375
Высота по седлу, мм	660
База, мм	1713
Объем бензобака, л	15

Двигатель	
Тип	2-цилиндровый, 4-тактный, V-образный, угол развала цилиндров 60°
Газораспределение	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Диаметр цилиндра х ход поршня, мм	100x72
Рабочий объем, см³	1130
Степень сжатия	11,3
Максимальная мощность, л. с. при об/мин	115/8500
Максимальный крутящий момент, Н.м при об/мин	88/6300
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер

Трансмиссия	
Сцепление	многодисковое в масляной ванне
Коробка передач	5-ступенчатая
Главная передача	зубчатый ремень

Ходовая часть	
Рама	стальная, дуплексная
Передняя подвеска	телескопическая вилка
Ход колеса, мм	100
Задняя подвеска	маятниковая, 2 амортизатора
Ход колеса, мм	60
Передний тормоз	2x292-мм диска, 4-поршневые скобы
Задний тормоз	292-мм диск, 4-поршневая скоба
Передняя шина	120/70-19
Задняя шина	180/50-18

ТОЛЬКО ВПЕРЕД!

Новейшая разработка Harley-Davidson V-Rod уникальна во многих отношениях. Начнем перечислять. На мотоцикле установлен двигатель жидкостного охлаждения, что по стандартам компании означает едва ли не революционный переворот. «H.-D. снова «впереди планеты всей» не только по дизайну, но и по мощности, величине крутящего момента и скорости», – рассказывает руководитель проекта Пэт Келлер.

Тем не менее, двигатель взялся не из воздуха: его основой послужил мотор от спортбайка Harley-Davidson VR1000 Superbike, разработка которого велась с 1990 года совместно со специалистом компании Detroit Auto Джоном Рашем. Размерность первого такого двигателя выбрали 98x66 мм, а позже ее скопировали Ducati, Honda и Suzuki.

В 1994 году на VR1000 выступил гонщик Мигель Дуамель, который участвовал в соревновании класса «супербайк» и занял второе место. С тех пор двигатель неплохо работает, хотя и без выдающихся результатов, способных вытеснить японцев и итальянцев с верхних ступеней пьедестала.

В 1995 году, когда руководство Harley-Davidson дало «добро» на разработку V-Rod, начались поиски опытного и квалифицированного партнера, который помог бы разработать хороший двигатель. Специалисты предложили 50 вариантов VR1000, адаптированных для дорожного мотоцикла, но все они были лишь едва улучшенными версиями гоночного мотора.

«С нами вели переговоры менеджеры различных компаний, – продолжает Келлер. – В числе заинтересованных была и компания Porsche. Учитывая то, что у нас есть опыт сотрудничества с ней (включая неудавшийся проект мотора V4 с водяным охлаждением), мы передали им VR1000 вместе с идеями по дизайну, а также направили в помощь группу механиков во главе с Джеффом Кафлином».

Картер двигателя V-Rod шире и массивнее, чем у VR1000. Но такова уж задумка Вилли Джи: он поставил задачу создать внушительный внешне мотор. В его недрах скрыт балансирный вал, 5-ступенчатая коробка передач и 9-дисковое сцепление, работающее в масляной ванне. Двойные верхние распредвалы в каждой головке 4-клапанного цилиндра приводятся в движение цепью с гидравлическим натяжителем. Установлены 40-мм впускные и 38-мм выпускные клапаны. Американская система Delphi, обеспечивающая последовательный впрыск топлива в двигатель, оснащена дроссельной заслонкой Marelli и одной форсункой на каждом цилиндре. Предусмотрена программа холодного пуска, так что принудительного обогатителя нет. По заверениям Пэта Келлера, у хозяина мотоцикла будет масса возможностей для тюнинга.

Двигатель установлен в стальную трубчатую раму на резиновых сайлент-блоках. Кстати, рама изготовлена по методу гидроформинга, применяемого в авиационной технике. Довершает внешний вид мотоцикла фальшбак, под которым скрывается корпус воздушного фильтра. Сам бензобак располагается под седлом, рядом с мастерски замаскированным радиатором жидкостного охлаждения. ⏮

ИСКЛЮЧЕНИЕ ИЗ ПРАВИЛ

ПРАВИЛО: ДЕШЕВОЕ ХОРОШИМ НЕ БЫВАЕТ. ИСКЛЮЧЕНИЕ: YAMAHA DIVERSION 400

Владимир БЕЗРУКОВ,
фото **Александра ДМИТРИЕВА**

«Диверсанты» только в Японии 400-кубовые, а для Европы их выпускали с 600 и 900 «кубиками». Думаю так: это следствие не особенностей японского законодательства, а японской кулинарии. Машинке возить парняг, выросших на сосисочно-пивной диете, – не то же самое, что ребятишек, вскормленных на рыбно-рисовой.

Байки такого типа весьма популярны у себя на родине. Здесь им отводится множество функций: на них навьючивают гигантские кофры, в которых возят все, что на ум взбредет – начиная от суси-сусими (у нас принято произносить «суши» и «сушими») и заканчивая поздравительными открытками.

На отобранном для теста аппарате, ей-Богу, ничего не возили. Пристально осмотрев байк, легко поверить в историю, что его владелицей была бабуся-божий одуванчик, которая только и ездила, что в супермаркет, а возила себя и чипсы. Иначе чем еще объяснить идеальную сохранность 8-летнего секонд-хэнда!

модельный год	1992
двигатель	398 см^3
мощность	42 л. с.
масса	178 кг
макс. скорость	150 км/ч
ориентир. цена	$2000

Мотор завелся сразу – стоило чиркнуть электростартером. Удобная классическая посадка – для дальних поездок, поэтому, не задумываясь, отправился за город. И не пожалел. Стальная рама, упрощенные подвески, воздушная система охлаждения... Двигатель Diversion изумительный – рядная «четверка» с отличными тяговыми характеристиками. 42 л. с. мощности хватает, чтобы почувствовать упоение скоростью. И башку не сносит.

На трассе Diversion держится уверенно, подвески легко справляются с изъянами дороги, а редкие манипуляции рычагом коробки передач не сбивают лирического настроя. Мотик легко прощает нелепые ошибки новичку и умышленные истязания опытному наезднику.

Уверенно набрав «140», быстрее разгоняться не захотел. Можно было попытаться гнать чуть скорее, однако заниматься самообманом не хотелось: дальняя поездка должна быть в кайф, а не в напряг. Главное, чтобы темпераменты совпадали. И потом, классическому мотоциклу противопоказана суета.

Переднее колесо оборудовано одним тормозным диском. Его, одинокого, эффективности хватает не всегда. Если решите ввинтиться в дорожный серпантин, будьте настороже: после частых торможений диск быстро перегреется и станет штукой малонадежной. Тогда поймете, что во избежание неприятностей лучше подключать задний тормоз. Конструкторы об этой слабине знают, не случайно на версиях с более мощным мотором переднее колесо оборудуют двумя дисками. А по поводу нашего одинокого на «четырехсотке» могу сказать, что это реализация принципа разумной достаточности: он помогает японцам создавать не дешевые, но и не дорогие байки.

Вдоволь накатавшись по чистым загородным дорожкам, возвращаюсь в прокопченность городских чертог. «Диверсант» не ударил лицом в эту самую грязь. В потоке машин продемонстрировал манеры джентльмена: благодаря своей «узкобедрости» и маневренности элегантно протискивался меж машинами, «не позволял» себе по-хамски сбивать их зеркала кончиками ручек руля. Гордо, но без пафоса, стартует со светофора, не обидно опережает все самодвижущиеся коляски, в случае необходимости уверенно запрыгивает на бордюры и сигает через проваленные колодцы. Элегантный, не броский, он готов ко всем перипетиям дорожного существования.

Изучая технические характеристики байка, я подивился его весу – 178 кг. Для «четырехсотки» – довольно много. Обычно, еще когда осматриваю мотоциклы, на глаз определяю их массу и редко ошибаюсь. С этим вышла промашка: обманчивой оказалась

Благодаря большим шкалам спидометра и тахометра приборная панель великолепно читается в любое время суток.

«ажурная прозрачность» байка. Почувствовал мышцей, что он совсем не легкий, лишь тогда, когда забуксовал в речном песке, на который поперся, обманутый опять-таки кажущейся «вседорожностью» мотоцикла...

Намотав за день более 300 километров, изумился, но уже по-хорошему, и объему сожженного топлива: в режиме «трасса–город» – не более 5,5 литра на сотню – совсем немного.

Столь взвешенное сочетание «цена–качество–экономичность» в мотоцикле удается встретить нечасто. Найти аналогичный байк с 4-цилиндровым мотором, современным дизайном и в идеальном состоянии за $2000 – вариант более чем редкий. Машинка неприхотлива в обслуживании, в том числе и по части его стоимости. Не случайно вот уже 10 лет по сей день Yamaha Diversion выпускается, претерпевая лишь незначительные изменения, а объем его продаж стабильный. Всем бы прожить столько, сколько живет это «исключение», всем бы оставаться столь желанным.

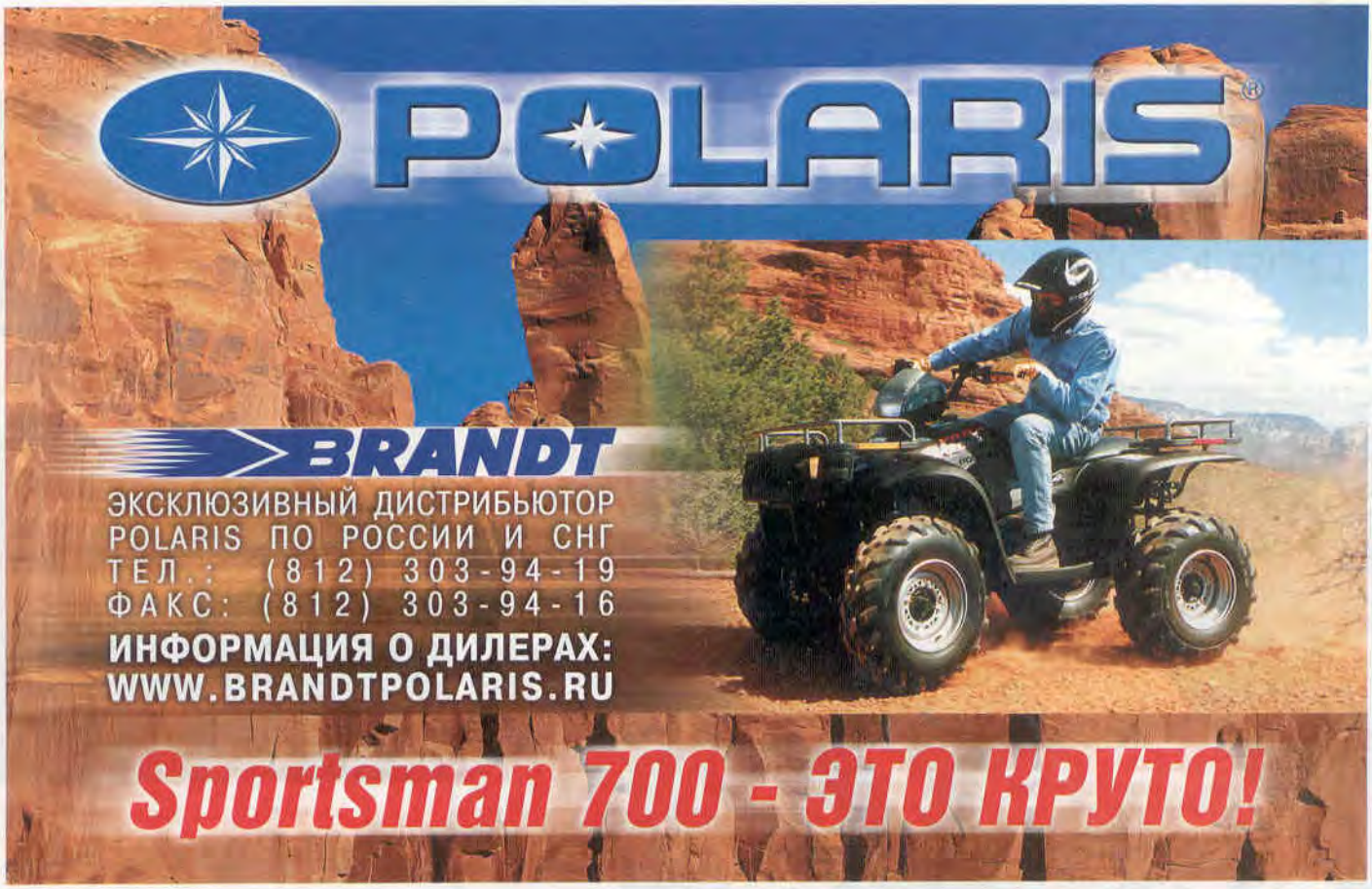
Мотоцикл предоставлен компанией «НБС-Мотор».

ТЕСТ-ОЦЕНКА

Соответствие цены и качества	●●●●●
Удобство посадки	●●●●●
Доступность органов управления	●●●●●
Управляемость	●●●●●
Двигатель	●●●●
Подвески	
передняя	●●●●
задняя	●●●●●
Тормоза	
передний	●●●●
задний	●●●●

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Общие данные	
Модель	Yamaha Diversion 400
Год дебюта	1991
Сухая масса, кг	178
Габаритные размеры, мм	2095x750x1045
База, мм	1445
Высота по седлу, мм	770
Объем бензобака, л	17
Двигатель	
Тип	4-цилиндровый, 4-тактный, рядный
Система газораспределения	DOHC, 2 клапана на цилиндр
Рабочий объем, $см^3$	398
Диаметр цилиндра х ход поршня, мм	47x55,7
Макс. мощность, л. с. при об/мин	42/10 000
Макс. крутящий момент, Н.м при об/мин	35/7000
Система питания	карбюраторная
Система охлаждения	воздушным потоком
Система пуска	электростартер
Трансмиссия	
Сцепление	многодисковое в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепью
Ходовая часть	
Рама	дуплексная, стальная
Передняя подвеска	телескопическая
Задняя подвеска	маятниковая, моноамортизатор
Тормоза:	
передний	дисковый, 2-поршневая скоба
задний	дисковый, 1-поршневая скоба
Передняя шина	110/80-17
Задняя шина	130/70-18
Динамика и экономичность	
Максимальная скорость, км/ч	150
Расход топлива (средний), л/100 км	5,0


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!

SELENIA
FLUIDS & LUBRICANTS
Мотор Вашего Мотора
SELENIA MOTO RIDER
AIR OIL
FORK 2,5W
FORK 5W
FORK 7,5W
FORK 10W
PIAGGIO
GILERA
Vespa
Husqvarna
Профессиональные смазочные материалы и функциональные жидкости
производства FL Selenia Group
для всех типов мотоциклов и скутеров.
Отдельно рекомендованы для техники "Пьяджо", "Джилера", "Веспа" и "Хускварна".
Высокие эксплуатационные характеристики масел при любых режимах и нагрузках.
Москва: (095) 916-87-29
www.flrussia.com
Приглашаем к сотрудничеству

10 ЛЕТ – НЕ ВОЗРАСТ

ДЛЯ МОТОЦИКЛА КЛАССА 1000 СМ³

Получится ли, но попытаюсь разбить сомнения многих по поводу того, стоит ли покупать «пожилой» аппарат с «литровым» объемом. Эксперимент – «чистый»: погружаюсь в роль обыкновенного покупателя и пользователя. И – «только правду!»

Александр ДМИТРИЕВ

Нормальное желание – найти мотоцикл абсолютно исправный. Выполнимо ли оно?.. Прочесал все салоны, однако рейд принес неутешительные результаты: в байках, которые приглянулись, обнаруживал всякого рода неисправности, влекущие ремонтные хлопоты и затраты: у одного из вилки масло текло, как вода Ниагарского водопада, другой расстроил тормозами, у третьего резина «лысая», как бильярдный шар... На Yamaha FZR1000 1991 года выпуска набрел чудом: она только что «приехала» из Японии, стояла в дальнем углу одного из салонов с цифрами на ценнике $4700.

Когда байку десяток лет, ему сложно выглядеть новым. На одометре – 10 000 км. Меня этим не проведешь: не удивлюсь, если мне шепнут, что реальный пробег машины втрое больший. Скорее всего, так и есть.

Впрочем, впору сделать оговорку. Общаясь с японцами по разным вопросам мотоциклетно-автомобильного бытия, я пытался вызвать их на откровенность и всякий раз спрашивал, в каких пропорциях или величинах «принято» «корректировать» показания одометров на технике секонд-хэнда. Внятного ответа, конечно, не получил. Однако мне дали понять, что показатель 5000 км пробега за 10 лет может быть и реальным. Байками большой кубатуры часто владеют солидные занятые люди, для которых и 500 км в год – много... Ну, допустим...

«Мой» FZR1000 порадовал: сколько ни искал – не нашел ни одной неисправности. Бывает же! К тому же и шины на нем установили новые. Пробная поездка по окрестностям магазина окончательно убедила, что надо брать! Байк требовал лишь стандартных для секонд-хэнда процедур – замены масла и фильтра. Что я немедленно и сделал. Правда, в сервисном центре механик промучился пару часов, когда снимал облицовки и откручивал прикипевший от времени масляный фильтр. Но разве это беда?

Пошли чередой будни: искал любой удобный случай, чтобы задвинуть авто на стоянку, облачиться в комбинезон и погонять на спортбайке. Это удавалось каждый божий день.

...Yamaha FZR1000R зовет тебя «летать» – не ползать: такою она рождена. В двигателе – 145 л. с., сухой вес – 214 кг. Это не самое плохое соотношение, его хватает, чтобы развивать «взлетную скорость». Да, по современным меркам, в сравнении с суперлегкими «литрами», он слегка тяжеловат в управлении. Но послушаем, что скажут владельцы сверхлегких лет через десять. К вашему сведению, существует взаимосвязь: показатель веса – это и показатель прочности. Чем он выше – тем долговечнее аппарат... Делайте выводы.

Легкий (в ощущениях на ходу), маневренный, узкий, очень мощный, в первые дни байк доставил массу удовольствия. Но уже через неделю я понял, что в качестве единственного и каждодневного транспортного средства такой аппарат неудобен. Ведь не станешь же ездить без экипировки! Но тот, кто хоть раз надевал обтягивающий «комбез», когда температура воздуха выше 10°С, понимает, что через десять минут интенсивной езды телу становится, мягко говоря, парко. Именно в городе.

Поэтому стал выезжать на продолжительные загородные катания. Вот тогда Yamaha показала себя во всем блеске!.. Удовольствие – удовольствием, но оно денег стоит. Я притворился матерым скрягой, которого не покидает опасение, что зря потратился на аппарат: во что выльется катание? Однако тысяча километров летела за тысячей, а мотоцикл не требовал ничего, кроме бензина в бак. Его

Места под седлом – прорва: влезет даже противоугонный трос.

16 литров вместимости (а когда здесь горючее на исходе, подключается еще 3-литровый резерв) хватало на 180–200 километров. Недурно... Как правило, я заливал АИ-95, но как истинный жлоб пару раз вбухал и 92-й. Мотору это не понравилось – я чувствовал, однако виду он не подал, признаков детонации не случилось. Впрочем, форсированных режимов работы после таких заправок я не допускал: жлоб – тип осторожный.

Обслуживание сводилось лишь к периодическому контролю уровня масла в движке. Вопреки опасениям, 10-летний мотор не проявил признаков повышенного масляного аппетита – «схавал» то, что содержится

в пространстве картера между верхней и нижней метками, за 5000 км. Как раз ко времени запланированной замены масла.

Все бы ничего, но контролировать уровень масла совсем неудобно. Смотровое окошко не только спрятано «за углом» пластиковой облицовки, но оно еще и постоянно загажено: старый мотор хоть и не чересчур, однако все-таки «потел» маслом. Немного дорожной пыли на тонкую пленку – и этого вполне достаточно для раздражения: приходилось всякий раз чистить «глазок» ветошью. Мелочь, а неприятно.

К очередной замене масла мотоцикл докатал без особых проблем: да, стали тоньше тормозные колодки, наметился износ шин... Решил было заменить свечи, но подумал-подумал и не стал – зачем мешать машине работать! Никаких перебоев в моторе не возникало, обороты набирал он мощно и ровно, как и подобает форсированному агрегату. Проконтролировал воздушный фильтр: его состояние оказалось в норме. Сменил золотник в заднем колесе – он почему-то стравливал воздух именно во время стоянок.

После 16 000 км пробега произошла первая поломка: вдруг погасла фара. И ладно, если бы не светил или ближний, или дальний – заменил бы лампы. Ан нет, неисправность крылась не в них: «от возраста» отвалилась пайка в одном из контактов левого рулевого переключателя. На ее устранение ушло всего 20 минут.

Скажете, мелочь, если не горит фара? Очень даже не мелочь. Без головного света, когда рассекаете дорожные «пробки» днем, вас не заметят в зеркале заднего вида какого-нибудь авто, и сидящий за рулем «чайник» резко начнет маневр для обгона, перестраиваясь в ваш ряд движения...

Исключительно из интереса проверил натяжение цепи, и пришлось подтянуть на одно деление. Кстати, за все время, пока я ездил на FZR, цепь ни разу не смазывал – и ничего. Не смазывал не из жадности, а как бы «забыл». Или поленился. Что свойственно многим.

И вновь тысяча за тысячей, неделя за неделей, сожжены сотни литров высокооктанового бензина. Уж и в редакции все, кто хотел, попробовали покататься на Yamaha – с пассажиром и в одиночку, в дождь и солнечную погоду... FZR отсчитывает 11-й год, а ему хоть бы хны! Показательный такой эпизод. Останавливает

как-то автоинспектор, глаз горит – тачка ему интересна. Проверил для порядка документы и просит: «Прокати...» «Шляпу, – говорю, – сними.» Ну и прокатил. Разогнался до 200 км/ч, остановился. Посмотрели бы вы на его лицо: кот Матроскин после покупки коровы! «И скока стоит?.. А лет ему скока?» – «Десять». Не поверил: «Я ж тебя по-людски спрашиваю... Скока лет, честно?..»

зон подошел к концу. На прощание пришлось учинить Yamaha комплексное обслуживание: заменил передние тормозные колодки, масло и сальники с пыльниками в обоих перьях вилки.

Так пролетели мои 9800 км на десятилетней Yamaha. Затраты на эксплуатацию я свел в таблицу. Вглядитесь в цифры: непредвиденных расходов на ремонт – всего 3500 руб.

ПОНЕСЕННЫЕ ЗАТРАТЫ

	Цена, руб.	Работа, руб.	Всего, руб.
Бензин АИ-95 882 л	9	–	7938
Замена масла Motul 10W40 (3 л) и фильтра Hiflo	240 210	600	1530
Ремонт фары	–	200	200
Замена масла Motul 10W40 3 л и фильтра Hiflo	240 210	600	1530
Ремонт передней вилки, смена жидкости (2 л), замена сальников	300 600	2100	3300
Замена тормозных колодок переднего колеса	2100	600	2700
Итого			17 198

В обслуживании «пожилой» «литровый» байк не дороже нового: за 10 тысяч верст за все-про все (кроме горючего) отдал чуть больше 110 баксов. На 1 км – $1 с «хвостиком».

На одометре – 18 200 км, заметил отпотевания масла на правом пере вилки. Прошел еще около тысячи, пока масло не потекло ощутимо. Его стало на ветру разбрызгивать – загваздался правый бок. Изменилась степень демпфирования подвески, но хуже то, что течь снизила интенсивность торможения: масло попало на тормозной диск, пропитало колодки (можете представить, какая была течь), и еще через 500 км на байке ездить стало опасно. А тут и се-

Все другое – оплата бензина и планового техобслуживания. Считаю, совсем не много не только для 10-летнего, но и для нового аппарата.

Предвижу возражения: мол, слишком тщательно отбирал байк. Да, но ведь при выборе любой подержанной техники следует быть предельно внимательным, а если сам не кумекаешь, приглашай в помощь знатока. Тут уж скрягой быть рекомендуется.

Мотоцикл предоставлен компанией «НБС-Мотор».

МЕЧТА СНОБА

YAMAHA YP250 Majesty, скутер	
двигатель	249 см³
мощность	21 л. с.
масса	158 кг
ориентир. цена	$3400

HONDA FES250 Foresight, скутер	
двигатель	249 см³
мощность	19,8 л. с.
масса	149 кг
ориентир. цена	$3500

Михаил ЛАПШИН,
фото **Владимира Безрукова**

Мой любимый младший брат–сноб: уж который год грезит о скутере крейсерского класса. Еще никто и звать никак, а – вишь – замашки большого босса. И хоть кол на голове теши: «Хочу!» Новый аппарат ему, конечно, не по карману, но на подержанный наскребет. Однажды ввалился ко мне и безапелляционного так: «Поехали – в салоне появились Honda Foresight 250 и Yamaha Majesty 250. Поможешь выбрать!» Ни тебе «здрасьте», ни тебе «пожалуйста» – ну, молодежь... И хитер же: знает, стервец, что мне это интересно, что не откажу. Пришлось пойти на поводу... Ну ничего, малыш, я еще отыграюсь.

Эту парочку частенько застанешь на стендах мотомагазинов, торгующих импортным секонд-хэндом. А все из-за того, что в Японии таких выпускают куда больше, чем других их «одноклассников». И еще потому, что у них высок и «коэффициент продаваемости». Внешне эти Honda и Yamaha куда солиднее и современнее, чем, к примеру, чемоданистые Honda Fusion или Freeway. Тамошние владельцы «крейсеров» обычно степенные японцы, которые, впрочем, не прочь повыпендриваться: машинки украшают тюнинговыми зеркалами, обрезанными ветровыми стеклами, «пухлыми» глушителями... Состояние облицовки и шасси практически идеальные. А цена для скуткрейсера вполне приемлемая. Так почему бы его не хотеть купить!

Те, что мы застали в салоне, соответствовали типажам. «В живую» оба смотрелись если не близнецами, то – братьями: одинаковые прямоугольничками головные фары, треугольные поворотники, утконосые «морды», массивные силуэты... Даже расцветкой схожи.

Различия – в мелочах: у Yamaha – растянутая корма, но не такая крупная, как у Honda. Majesty второпях можно обозвать скромнягой, но нет – он просто без «павлиньего хвоста», однако и без того изящен, утончен. С ним поработали в мелочах: у скутера развитая приборная панель, там и сям бардачки с замочками, кресло двухуровневое, место пилота с поясничным упором.

У Foresight все это как-то попроще. Однако аппарат берет за душу своей, что ли, аурой, внушительностью –

есть что-то в Honda от спокойной мощи атомохода... Ага, не обошлось без тюнинга: вот тебе витражное оформление «хвоста», огромная тюнинговая «труба» глушителя JMCA. «Сигара» – как у «литра». Это толстый намек на то, что аппаратец обладает стартовой динамикой «кольцевой» Ducati? Быть может... Но Yamaha все равно смотрится гораздо спортивней и стремительней.

Так что покупать? Братец хмурил брови и ни на что не мог решиться. Зыркал в мою сторону, не сомневаясь, что в этой ситуации старший брат обязан на что-то указать пальцем. Но я хранил бесстрастие и медлил – мстил «зеленому» за его «надутые щеки». А на самом деле сам не понимал, что выбрать. Продлевать паузу было опасно для авторитета, и я выразил мудрейшую из мыслей: «Уважающий себя ездун оставит залог, чтобы взять скутер и опробовать его в движении». Широким жестом я дал ему шанс почувствовать уважающим себя человеком.

Со старта пошли сюрпризы. По-спортивному «заточенный» Foresight отстал от Majesty. Причин тому несколько. Прежде всего, моторчик у Yamaha помощней, ход поршня подлиннее, он с верхним распредвалом и 2-клапанной головкой цилиндра. И настроен он как раз на хорошую тягу на «низах». Majesty стремительно ускорялся до 70 км/ч, дальше случился провал, затем чуть заметный подхват с 80 км/ч. Honda же начинает «дышать полной грудью» только с 50 км/ч. Но когда машинка раскочегарится и начинает уверенно «валить», конкурент уже ушел вперед на дюжину метров. Результат: 100 км/ч машины достигают с разрывом аж в 3 секунды. Но Foresight быстрее в «максималке»: 125 против 120 км/ч.

Остро чувствуешь разницу между машинами, когда то и дело пересаживаешься с одной на другую. Езда на Foresight вызвала хорошее недоумение: подивился тщательности разве-

совки и геометрии ходовой части. Казалось бы, у скутера солидные габариты, и они не позволят маневрировать в «пробках». Но нет, короткая база и низкий центр тяжести здорово облегчают езду в сутолоке. На Honda можно часами ездить по городу без устали, процесс пилотирования не напрягает. Скажу больше, аппарат словно сам выбирает траекторию, и она всегда оптимальная. Руль вначале показался узким, но нет – он какой надо. Однако с каждым очередным разгоном приходит понимание того, что управляемость на низких скоростях принесена в жертву во имя устойчивости при движении на больших: угол наклона передней вилки совсем невелик, а потому на наших «дырявых» дорогах, стоит наткнуться на ухаб, руль так и рвется из рук. Возникающие по этому поводу неудовольствия компенсируются тем, что болтанка передка словно гасится где-то в корме – благодаря тому, что в скутере достаточно жесткая рама.

...Все это рассказываю брату, однако тот не подает вида, что это для него

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Общие данные		
Модель	Honda FES250 Foresight	Yamaha YP250 Majesty
Сухая масса, кг	149	158
Габаритные размеры, мм	2070x610x1190	2140x560x1170
База, мм	1450	1500
Высота по седлу, мм	745	750
Объем бензобака, л	12	11
Двигатель		
Тип	1-цилиндровый, 4-тактный	
Система газораспределения	OHC, 2 клапана на цилиндр	
Рабочий объем, $см^3$	249	249
Диаметр цилиндра х ход поршня, мм	72,7x60	69x66,8
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	19,8/7000	21/7500
Степень сжатия	10	10
Система охлаждения	жидкостная	жидкостная
Система питания	карбюратор с диаметром диффузора 30 мм	28 мм
Система зажигания	электронная	электронная
Трансмиссия		
Автоматическое центробежное сцепление, клиноременный вариатор		
Ходовая часть		
Рама	стальная, трубчатая	
Передняя подвеска	телескопическая вилка	
Задняя подвеска	маятниковая, рычаг блок двигатель-трансмиссия	
Тормоза:		
передний	дисковые	дисковые
задний	барабанный	барабанный
Передняя шина	110/90-12	110/90-12
Задняя шина	130/70-12	130/70-12
Динамика и экономичность		
Средний расход топлива, л/100 км	5,5	4,9
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	15	12
Максимальная скорость, км/ч	125	120 (по спидометру)

внове. Но вижу: глаз горит, а от понтов ничего не осталось. И я «подогреваю»...

Как здорово на Foresight «заваливать» в повороты! Машина идет исключительно по той траектории, какую выбрал ты, пилот – как вода повторяет траектории, установленные трубопроводом. Безукоризненная управляемость, без «затыков» работа элементов подвески и тормозов – все это вызывает ассоциацию езды на спортивных машинах. Можно добавить: большая заслуга в том шоссейных покрышек Dunlop.

Но вот парадокс: на Yamaha установлены они же, однако добиться с их помощью тех же чудес в управлении никак не получилось: прохождение поворотов требует усилий, чтобы «понизить градус», и приходится дозированно добавлять или убавлять «газ», чтобы аккуратно выходить из виража.

Majesty демонстрирует и инертность (именно инертность, а не тормознутость). Одной лишь конфигурацией рамы этот дефицит в управляемости не объяснить – гораздо большее влияние оказывает, видимо, геометрия шасси, рассчитанная на движение по прямым трассам с качественным покрытием.

О Yamaha еще чуть подробнее – скутер внес смятение в наши души покупателей. Впрочем, оно зародилось еще тогда, когда впервые усаживались в седло. Ни я, ни брат не могли комфортно устроиться на его подушках: корпус сразу опрокинуло назад. Если на Foresight даже не задумывались, куда ставить ноги, то на Majesty их пришлось по-чопперному вынести вперед. Образовалась посадка очень низкая и полулежачая. Разъезжать в такой позе в уличной толчее – занятие не из приятных. А иначе – не моги: ломаный руль в неприятной близости от груди, в поворотах он так и норовит зацепиться за колено. За несколько часов «пробочного» слалома у вашего покорного слуги выработался рефлекс: в поворотах невольно прижимал колени друг к другу.

Мой младшенький хоть и сноб (или хочет казаться таким), но – брат, мне его жалко, и я старался рассуждать здраво. Он выбирает скутер крейсерского класса, а не городской «жужик», – чтобы на «дальняке» (ему предстоит каждые выходные наматывать по 120 км до дачи и обратно) попка не затекала, не болели конечности и пояснича. А что получилось? Когда мы вырвались на оперативный загородный простор, он, сидя на Yamaha, уже через полчаса взмолился об отдыхе. Расслабиться и поменять позу не удастся, если вы, конечно, не карлик. А у

Приборные панели машин оснащены одинаково. Но белая «подложка» у Honda позволяет читать показания в любых световых условиях. У Yamaha стекло бликует.

У Honda седло открывается вверх, а у Yamaha – вбок. Ничего, что необычно: багажник у Majesty вместительный.

него рост нормальный. Так что одного крейсерского потенциала для Majesty оказалось маловато. По комфорту езды на трассе Honda Foresight на порядок лучше: на нем чувствуешь себя как у Христа за пазухой. А на Majesty – как Баба Яга в ступе.

Святое дело – дать оценку тормозам. Так вот оба аппарата мягко прижимаются к полотну дороги без намека на клевок. Это если в целом. Тонкий же знаток (это я о себе) заметит, что Honda и в этом отношении чуть лучше – на Foresight установлена комбинированная тормозная система, которая исключает возможность случайного срыва заднего колеса в юз.

Все это я проговаривал вслух, чтобы братец в конце концов принял самостоятельное решение и не перекладывал ответственность на меня. Хватит, – чай, уже не мальчишка...

Он выбрал Honda Foresight и заглянул мне в лицо. Я одобрительно кивнул. Статус-кво был восстановлен.

А другим выбор и не мог быть. Динамические характеристики Majesty, конечно, красят машину такого класса, однако одними ими сыт не будешь. За рулем «диванов» хочешь получать умиротворяющий комфорт, четкую управляемость и гордиться солидностью его внешности. Полным «комплектом» этих качеств наделена только Honda. И не надо забывать, что братец на этом этапе жизни – сноб. А сноб жаждет удобств. А кто их не жаждет?..

В последнюю минуту, когда деньги уже были извлечены из понтового портмоне, братец усмотрел в перечне теххарактеристик данные о расходе горючего. Majesty оказался более экономичным, чем Foresight: бензина в его 11-литровом баке хватает на 250 км пути, тогда как Honda «откушала» на том же расстоянии больше на один литр. Интуитивно он бросил на меня вопросительный взгляд. Я отвернулся и отошел: пусть сообразит сам, насколько это существенно, если берешь роскошную машину. ⏮

Мотороллеры предоставлены мотосалоном «МИСТЕР МОТО».

HONDA FES250 Foresight

Плюсы: Выверенный дизайн. Жесткая ходовая часть. Комбинированная тормозная система, позволяющая резко замедляться на любых скоростях. Большой клиренс. Внушительные по вместимости багажные емкости. Хорошая грязе- и ветрозащита. Высокий уровень комфорта для пассажира.

Минусы: Не самая острая в сравнении с другими скутерами этого класса разгонная динамика. Настройка подвесок предполагает передвижение исключительно по дорогам с хорошим асфальтовым покрытием. Низкая ремонтопригодность облицовки.

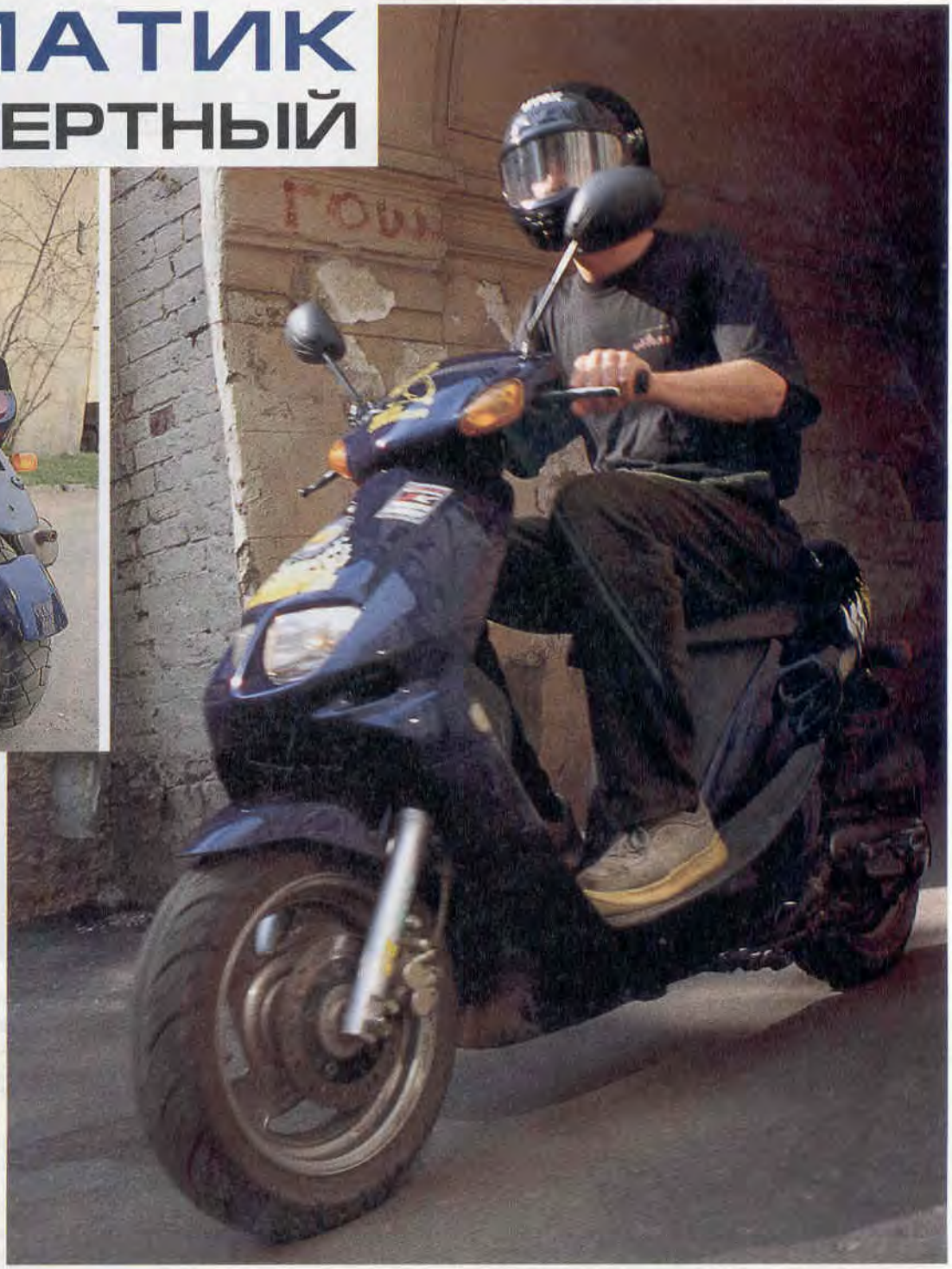
YAMAHA YP250 Majesty

Плюсы: Мощный и тяговитый двигатель обеспечивает динамические и скоростные характеристики. Сдвоенные задние амортизаторы обеспечивают маятнику повышенную жесткость. Надежная устойчивость на больших скоростях. Надежные тормоза. Большой клиренс.

Минусы: Эргономика водительского места ниже всякой критики. Недостаточная ветрозащита. Плохо читаются данные на приборной панели. Низкий уровень комфорта для пассажира.

SYM Jet 100 –
АБСОЛЮТНЫЙ ЛИДЕР ПРОДАЖ В РОССИИ В ФОРМАТЕ «ОТ 50 КУБОВ»

РЕВМАТИК БЕССМЕРТНЫЙ



До него 11 000 км я проехал на 50-кубовом Hyosung Super Cab. 18 000 – на Sym Jet 100. Есть что сравнивать.

Дмитрий САФОНОВ, Москва,
фото **Александра ДМИТРИЕВА**

Прежде чем выложить деньги, попробовал его в езде. Ощущения получил неоднозначные: Jet рулился хуже «Хесончика» – «ватный». Но ведь и весит он в полтора раза больше, колеса Sym'а выше и шире, мотор – умеренно форсированный, резина – 12-дюймовая. И Hyosung был принесен в жертву «тайваньцу».

Довольно быстро накрутил на нем 6000 км. А поскольку намечалась поездка под Воронеж (730 км в один конец), то решил провести ревизию технического состояния. Промыл воздухофильтр, заменил масло в заднем редукторе, оценил состояние цилиндро-поршневой группы и ремня вариатора.

Состояние на момент ТО: максималка – 95–100 км/ч (правда, разок на кольцевой дороге с горки и с сильным

Sym Jet 100:
длина – 1780 мм;
база – 1275 мм;
сухая масса – 97 кг;
двигатель – одноцилиндровый, 2-тактный, с лепестковым клапаном, воздушного охлаждения.

попутным ветром «отвинтил» до 120 км/ч!). Бензин практически всегда А-92, изредка – А-95. Масло недорогое – МГД-14 (с гарантией «неподдельности»). Эксплуатация – жесткая, на грани жестокой – ручку «газа» практически всегда выворачивал до упора.

Чтобы получить доступ к кожуху охлаждения цилиндра и самому «горшку», достаточно было снять «унитаз», его облицовки и планку крепления бензонасоса. А трансмиссию – вот что обрадовало – выкатывать не надо! Оглядел «внутренности»: нагар на поршне, днище камеры сгорания и в выпускном окне – минимальный. «Криминальной» выработки на стенках гильзы не обнаружил. Состояние двигателя оценил как идеальное. Актуальной оставалась замена масла в редукторе. Залил трансмиссионное – Shell Spirax 80W90. 1 л – 135 руб. Заправочная емкость – 90 мл. Им же пропитал фильтр.

Запланированная поездка «докрутила» одометр до 10 000 км и неприятных сюрпризов не принесла. Однако выяснил, что движок, что тот ревматик, чувствителен к погодным условиям. Последствия длительной езды в дождь: влага оседает на поролоне и, контактируя с маслом, снижает пропускную способность фильтра, что приводит к падению мощности и скорости.

Расход топлива в поездке составил в среднем 5 л/100 км. В экономичном режиме (60–70 км/ч) – 3 л на 120–140 км (по измерениям на обратном пути с мотофестиваля «Лицом к лицу»).

При пробеге порядка 11 000 км Jet отказался разгоняться быстрее 90 км/ч. Но в звуке мотора – ни стуков, ни звонов. Может быть, максималка упала из-за того, что поизносился ремень (на Hyosung он просто лопнул бы при таком пробеге)? «Забодала» ось центральной опоры – постоянно срезается шплинт, и опора начинает вываливаться, при этом она еще и уродует пружину. На 11 500 км, аккурат перед дальней поездкой, без видимой причины лопнул корд в задней покрышке. Тайваньская резина подгадала, точнее, подгадила очень «вовремя». Сжав зубы, я оскудил семейный бюджет – за 1500 руб. купил Michelin Dexter, но, увы, только заднюю шину. Вот это – резина! Поведение скута заметно изменилось: ход стал гораздо более плавным, исчезли странные вибрации на скоростях за 60 км/ч. Никакого аквапланирования – мокрый асфальт теперь как будто клеем промазан. Разок залез в целое озерко в дорожной колее и пер быстро как гидроцикл – аж пошли волны от облицовок полика. Изменилось поведение машины в экстремальных поворотах: раньше Jet закладывался с трудом, а то и просто подламывался в повороте. Думаю, что замена и передней резины окончательно избавит скут от «нервозности» при больших углах наклона. А заменить надо поскорее. Раньше «в снос» шли оба колеса одновременно, и это не пугало. Сейчас в повороте начинает юзить передок, задняя же часть идет как по рельсам. Попытка избавиться от юза дестабилизирует проход по траектории, что, сами понимаете, чревато полным расколбасом...

Ближе к 12 000 км я заметил, что уже и 80 км/ч скут идет неохотно, от былой динамики остались одни воспоминания. И я решил еще разок заглянуть в поршневую.

И что? Классика: толстенный нагар в выпускном патрубке цилиндра, небольшой – на поршне и головке. Пришлось почистить и слегка шлифануть выпускной патрубок. Подшипники коленвала и шатуна – в порядке. Появился износ: еле ощутимые ступеньки от колец в верхней точке подъема поршня и отложения нагара

Приборная панель проста и безыскусна – так и тянет что-нибудь «дорисовать».

в верхней части боковой образующей поршня. Но, подумал, авось до конца сезона поршневой хватит... Все свелось к зачистке нагара и промывке воздухофильтра. Еще раз сменил масло в заднем редукторе. Зря менял – то, что было, оказалось чистеньким.

Результат? Он превзошел все ожидания. 90–95 км/ч – всегда и везде. С места рвет как ошпаренный. Заменил ремень вариатора, и скутер побежал 95–105 – как новенький. Вот вам и Тайвань! Знаю точно, что ни один «европеец» столько не проживет, тем более с моей нещадной эксплуатацией: я его «и в хвост и в гриву» (на спидометре 20 000), а он еще «в соку»! Подытожу и выскажу мнение.

«Плюсы» машины:

1. Тяговитый движок. С места до 60 км/ч Jet просто пуляет, а это немаловажно при старте со светофора или при возне в заторах. Чтобы двинуться с места, достаточно дать «газ» до срабатывания сцепления (в самом начале хода рукоятки), а потом мотор уверенно тянет чуть ли не на холостых.
2. «Максималка» – под 100 км/ч, так что в кавалькаде несущихся авто не нужно постоянно пялиться в зеркало – как бы тебе не дали пинка под зад.
3. Жесткая рама. Интересно, что, когда везу пассажира, намного улучшаются пилотажные свойства, надежнее курсовая устойчивость.
4. Достаточно легок (сухой вес 97 кг) при небольшой (1275 мм) базе. Что позволяет достаточно резво крутиться в «пробках». Конечно, это не маневренный полтишок, но тому же Hyosung'у Jet уступит немного.
5. Весьма приличный ресурс. Разумеется, ушатать можно и кувалду, но и с моей беспощадной эксплуатацией все целехонько. Я ничего не менял, кроме естественных расходников – типа свечей, масел, тормозных колодок и ремня (его – на всякий случай).
6. Низкая степень сжатия – всего 7,1. Движки Sym'ов, при том, что жрут любую топливную гадость, обладают весьма солидным ресурсом.

Что не понравилось:

1. При росте почти 190 см на водительском месте тесновато. Особенно досаждал упирающийся в колено ключ зажигания. Теперь надобность в нем отпала: завожу аппарат брелоком противоугонки (зеваки просто шалеют).
2. Энергоемкость и ход передней подвески могли бы быть и побольше. Впрочем, на самом деле они универсальны – позволяют «позлобствовать» в поворотах, но вместе с тем на разбитом асфальте позвоночник «не вытряхивает в штаны».
3. Слабоват головной свет. Хотя фокусировка светового пучка «как у взрослых» – очень четкая и освещает нужный сектор как в ближнем, так и в дальнем «регистре».
4. «Родная» резина – полный отстой.
5. Загогулина на месте багажника – штука абсолютно непутевая. Нормальный багажничек стоит $17, поставляется как опция. Но я из подручных материалов соорудил свое «нечто» вместо лопнувшего штатного крепления. А грузоподъемность у данного «сооружения» такая, что скорее согнется подрамник, чем оторвется багажник.
6. Задний тормоз вяловат. При такой базе и развесовке он может быть и позлее (это я с прицелом на нормальную резину). В очень мокрую погоду в тормозной барабан попадает вода, и на тормозной рычаг приходится давить со всей мочи. В нормальных условиях тормоза – без нареканий: хороши.
7. Не очень удобные зеркала, правда, оговорюсь – при моих габаритах. Если их дополнить зеркальцем-пятачком ближнего обзора, будет весьма неплохо.
8. Не помешала бы подсветка подседельной емкости. Да и обивочку бы – войлочный «чулок» (уж больно приятна эта пара мелочей на «Хесончике»).
9. Для загородных поездок бак маловат.

Стоит заметить, что аппарат передушен. Диаметр грузиков таков, что ведущий шкив не сходится миллиметров на пять и ремень не добирает миллиметров 10–12 до полного диаметра ведущего шкива. Теоретически для повышения «максималки» совсем не обязательно форсировать движок – достаточно подобрать грузики по диаметру и весу.

И самые общие выводы. 1800–1900 «вечнозеленых» за новый 100-кубовый Sym Jet 100 – не чересчур: на нашем рынке альтернативы ему нет. И нет проблем с запчастями – все, что понадобится, чаще всего есть в магазине. Цены на комплектующие от производителя божеские (в отличие от «европейцев»). Например, полный поршневой комплект (поршень, цилиндр, палец, кольца) стоит $100. Существует возможность за смешные деньги за счет тюнинга выжать из аппарата еще 10–20 км/ч.

Мое твердое убеждение: лучшего скутера за эти деньги вы не найдете. Да и за гораздо большие – тоже вряд ли.

«РОБИНЗОНЫ» НА ЧЕТЫРЕХ КОЛЕСАХ

Вслед за успешно дебютировавшим в Кубке России-01 картом «Снайпер» и модернизированным ATV «Тарпан» завод имени Дегтярева объявил о создании еще одного аппарата на четырех колесах: детского внедорожника «Робинзон». Его рождению заводчане обязаны инициативе московского бизнесмена Алексея Кузнецова. Он купил как бы себе индийскую 4-колесную машинку и как бы забыл ее на заводе. Провокация сработала: руководителей предприятия задело за живое: почему бы не сделать что-то подобное? И дали команду конструкторам.

Через пару месяцев два опытных образца выкатили за ворота. От индийского прототипа в них осталась лишь идея, да и ту трансформировали: если оригинал был настолько мал, что взрослому разместиться на сиденье не удавалось, то в ковровском аппарате – вполне. А идет техника так, что оттащить от руля сложно драйверов любого возраста. Машина вышла универсальной.

«Робинзон» в самой простой комплектации оснащается жесткой подвеской на всех колесах, в нем стандартный «пилотовский» двигатель. В будущем предполагается создать модификации с амортизацией колес и вариатором. Весит машинка 87 килограммов, скорость – 40 км/ч. Благодаря унификации с основной продукцией мотопроизводства предприятия цена новинки, предполагают специалисты, останется на уровне цены «Пилота». На первые 30 «Робинзонов» уже выстроилась очередь.

БУДЕМ ЖИТЬ?

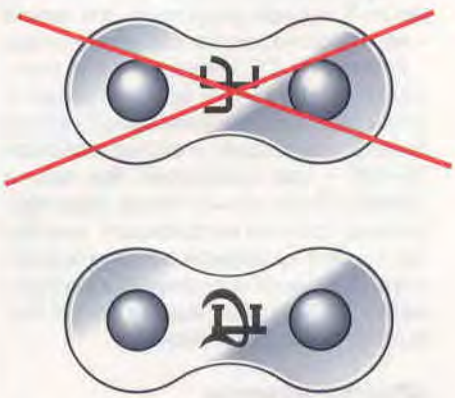
«Угроза жизни» («Мото», № 4-02).

От Даугавпилсского завода приводных цепей Ditton поступила реакция на материал.

Прежде всего хотелось бы поблагодарить редакцию журнала за публикацию статьи. Она вселяет уверенность в то, что Россия поворачивается лицом к потребителям и прежде всего в вопросах достоверной информации о продукции, реализуемой на ее рынке.

Основную проблему представляют не только и не столько «народные умельцы», работающие, как верно отмечено в материале, кувалдой, и подделки которых достаточно легко обнаружить визуальным осмотром, сколько вполне легально зарегистрированные, достаточно крупные производители аналогичной или близкой по профилю продукции, незаконно использующие торговую марку фирм, зарекомендовавших себя как производители качественной продукции. Определить их подделки сложно. Ситуация усугубляется еще и тем, что основной критерий гарантии соответствия товара нормативным документам, действующим в России (ГОСТ), – сертификат соответствия на товар. Практически любая фирма может изготовитель 10–15 образцов, соответствующих ГОСТу, и, представив их на анализ, получить сертификат на всю продукцию. Сертификат можно и просто купить – в России много фирм, занимающихся таким «бизнесом».

Что же делать покупателю, чтобы не приобрести подделку? Прежде всего, покупать цепи только у официальных дилеров соответствующих производителей, а также требовать не только сертификат соответствия на товар, но и копию сертификата производителя



ISO 9001, который сертифицирует не сам продукт, а процессы, используемые при производстве продукта. Причем все процессы в совокупности – начиная от закупки материалов и кончая процессами управления. Проверяющие, осуществляя аудит, например, химико-термической обработки роликов приводных цепей, должны убедиться в том, что используемое в данном техпроцессе оборудование, технология, контроль и т. п. полностью исключают переход на следующую технологическую операцию деталей с отклонениями от установленных требований. Существенно и то, что сертификат ISO 9001 выдают не национальные органы, а независимые международные аудиторские фирмы. Факт наличия такого сертификата, полученного нашим заводом, должен дать покупателям уверенность в том, что производимые нами цепи соответствуют ГОСТу по всем параметрам.

Мы с полной уверенностью можем утверждать, что цепи, которые тестировались редакцией «Мото» как якобы произведенные на нашем заводе, являются подделками под нашу продукцию. Уверены в этом, как минимум, по двум причинам. Первая: используемые нами материалы и техпроцессы даже теоретически делают невозможным получить валики и ролики твердостью 80–85 HRC (это значение приведено в публикации). Второе: приведенный в журнале товарный знак (клеймо) – типичная подделка наших конкурентов. На оригинальном товарном знаке нашего завода стилизованы первые буквы слов «Даугавпилс» и «Цепи».

Можем также сообщить, что в течение нынешнего года на все наши цепи дополнительно к существующим будет ставиться клеймо Ditton, изменится упаковка изделий, предназначенных для розничной торговли.

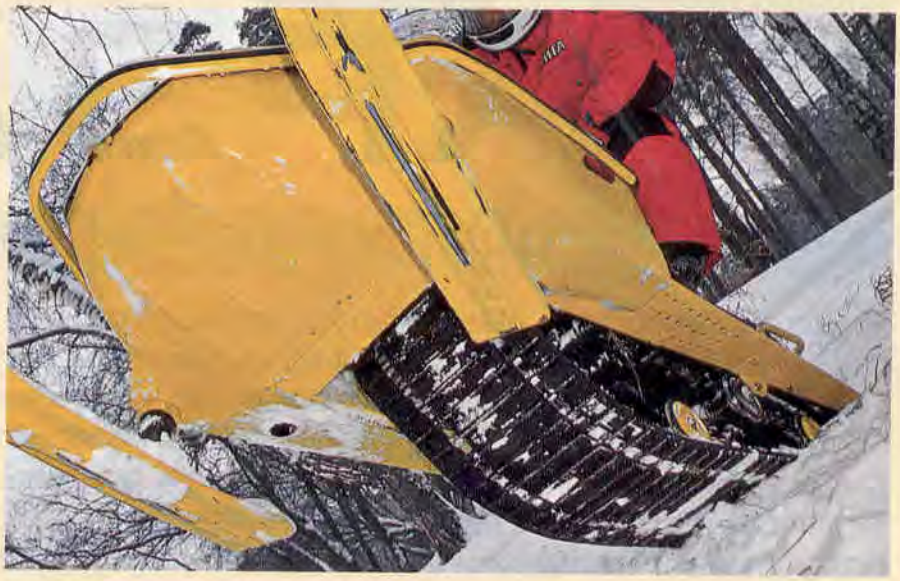
Вице-президент АО «Даугавпилсский завод приводных цепей Ditton»
Александр КРУПЕНЬКО

От редакции. Приведенные в письме аргументы убедили в том, что редакция «Мото», готовя экспертизу приводных цепей мотоциклов, стала жертвой «фальшивомонетчиков» и несознательно ввела в заблуждение читателей по поводу качества товара с клеймом Даугавпилсского завода. Тем не менее приносим свои извинения за неосторожность.

Вместе с тем выражаем благодарность господину Крупенько за содержащиеся в его письме советы по поводу того, как следует выбирать продавца запчастей. Полагаем, за это признательны все читатели «Мото».

ХОРОША ЛИ «ОБУВКА» САНЕЙ

Лето – не сезон для езды на снегоходах, но самое время привести их в порядок. Более всего подвержены износу и разрушениям гусеницы, они же и самые дорогостоящие «расходные материалы» – их цена составляет около 1/10 стоимости всего снегохода. Для отечественных сноумобилей (а их абсолютное большинство на российских снежных просторах) гусеницы выпускают два «официальных» предприятия, а также неизвестное количество «подпольных». Любителям и профессионалам зимней езды поможет разобраться, что хорошо, а что подделка начальник отдела испытаний снегоходной техники НПО «Сатурн» (г. Рыбинск) Александр ГУЩИН.



Зимой и весной 2002 года во время ходовых испытаний двух снегоходов «Буран» СБ-640А на машины устанавливали по очереди различные гусеницы. Почему испытывали на «Буранах»? Это машины-работяги, на них «обувка» изнашивается и разрушается быстрее всего. Тестировались изделия двух производителей, оба из Курска – предприятия «Курскрезинотехника» и НПО «Композит».

Изделия первого изготовителя хорошо и печально известны – это серийные гусеницы, часто не доживающие до конца гарантийной наработки (3500 км). Второй производитель – «Композит» – долго оставался мало кому известным, его продукции трудно было составить оценку. Поэтому, чтобы вывести ее предельно объективно, на испытания взяли не одну, а целых три гусеницы.

Как и ожидалось, проблемы с серийным изделием «Курскрезинотехники» начались задолго до выработки гарантийного ресурса: после 2000 км между стержнями появились трещины, а после 3000 км стали отрываться слои резины. К концу ресурсного пробега образовался полный «букет» дефектов: резина оборвалась во многих местах, оголились стержни, разрушился корд.

Приятно удивили гусеницы «Композита», хотя испытатели ожидали, что они выдержат еще меньше. Эти гусеницы не только не разрушились к концу гарантии, но и «проработали» еще несколько тысяч км. Испытания мы свернули, когда пробег комплектов снегоходной резины составлял, соответственно, 4170 и 5490 км. Прервали тест вовсе не из-за дефектов, а потому что из-за оттепелей «кончился» снег. Исследовали испытуемых: частичные разрушения не были критическими, гусеницы можно было назвать пригодными для дальнейшей эксплуатации.

Таким образом, мы, как производители снегоходов, сделали для себя вывод: гусеницы производства ЗАО НПО «Композит» могут быть рекомендованы для «Буранов» – ими и станем комплектовать все производимые в будущем машины – как более надежными. Что советуем и потребителям, когда наступит пора «переобуваться».

ТАРЗАН

К ВЕРШИНЕ ЕВРОПЫ – НА 2WD!

«Мото» затеяло авантюру – попытаемся взобраться на Эльбрус. Разумеется, на мотоцикле. Не втащить мотоцикл на руках – никакой профанации, без вранья! – а именно въехать. В редакции есть данные, которые позволяют утверждать: если цель будет достигнута, то это случится впервые.
Произойдет восхождение не завтра и, скорее всего, не в этом году. Пока готовимся. Начали с мотоцикла. Понятно, он должен быть полноприводным.

Иван КСЕНОФОНТОВ,
фото автора и
Владимира БЕЗРУКОВА

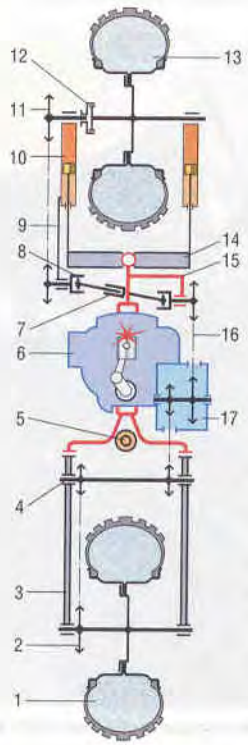
Идея оснастить двухколесный экипаж полным приводом не нова. Более 35 лет с 2WD выпускается Rokon, существуют опытные внедорожники Suzuki XF4 и XF5, Honda Mantis, триальный Gas-Gas, спортбайк Yamaha YZF-R1. И вот появился «Тарзан» ковровского ЗиДа – первый в России заводской (правда, тоже экспериментальный) мотоцикл колесной формулы 2x2. Впрочем, в России появлялись и самоделки. Самая известная из них – конструкции Алексея Гарагашьяна из С.-Петербурга. Это были очень неплохие, но кустарные машины, их автор не был озабочен ни эстетикой аппаратов, ни обязательствами о его соответствии различным техническим требованиям и стандартам.

Почему же так вяло развивается это направление? Все дело в сложности конструкции привода переднего колеса, которое и качается, и поворачивается. Если использовать самые простые передачи – цепные, все равно их требуется как минимум две, плюс карданный вал. Разве грохочущий цепями комбайнообразный монстр может вызвать у покупателя любовь с первого взгляда? Иные создатели пробовали использовать «тихие» зубчатые ремни, хитрые карданные передачи и даже гидрообъемные трансмиссии. Все это получалось сложным, дорогим, а главное – ненадежным. За границей, где мотоцикл – игрушка, любитель такой аппарат всерьез не воспримет, а профессионал скорее купит вертолет. Другое дело, в России: нам не до экстерьера – добраться бы до места назначения и с минимальными затратами. Поэтому

даже странно, что «роды» подобного транспорта оказались столь долгими.

Вообще-то, на ЗиДе проблемой полноприводности занимались давно – первые разработки относятся к 1993 году. Тогда зам. главного конструктора Анатолий Заплаткин построил «Фермер» 3х3. Схема переднего привода была выбрана классическая: две цепные передачи, между ними кардан. Такой привод стал возможен благодаря широко отстоящим друг от друга перьям вилки – шина ведь широкая. При обычных шинах получался слишком большой угол перелома карданного шарнира, и его клинило. Образец полноприводного «Фермера» был испытан («Мото» № 2-97) и ... забыт.

Следующей вехой стал недолгий, но бурный роман с британской фирмой Off Road Leisure. Ее шеф Нейв Мейсон был покорен видом широкой резины в телескопической вилке «Фермера» (за границей подобные трайки запрещены повсеместно, и в его голове родилась гениальная идея: раз нельзя трайк – сделать двухколесный мотоджип, эдакий «Big Лапоть». Переделки свелись к минимуму: в раму от ЗиД-200 вставили вилку с колесом от «Фермера» и изготовили специальный широкий маятник для заднего колеса. Оригинально решили вопрос с увеличенным выносом цепи – ввели во вторичную передачу промежуточный вал. В таком виде несколько экземпляров ушло в контейнере в Англию, и на заводе на них даже не прокатились – побоялись. Что с ними произошло – загадка.



И вот появился последний из полноприводных – его назвали «Тарзан». Своим рождением он обязан редакции «Мото». Случайно заприметив на заводе один из неотправленных образцов, мы попросили позаимствовать его для участия в тесте во время проведения рейда «Караван-2000». Испытания показали, что образец далек от совершенства: мотор перегревается (в Англию он шел без принудительного охлаждения), отвратительной была тяга на малой скорости. Вот тогда-то и возникла мысль соорудить гибрид, – к «лаптю» смонтировать пылившийся на складе «передок» от «Фермера» 3х3.

Что же представляет собой перед-

Кинематическая схема полного привода «Тарзана»: 1 – заднее колесо; 2 – цепная передача на заднее колесо; 3 – маятник; 4 – промежуточный вал цепной передачи заднего колеса; 5 – моноподвеска ЗиД-200; 6 – двигатель «Фермер» с принудительным воздушным охлаждением; 7 – шлицевое соединение; 8 – карданный шарнир; 9 – подвижная опора карданного вала; 10 – передняя телескопическая вилка; 11 – цепная передача на переднее колесо; 12 – кулачковая муфта отключения привода; 13 – переднее колесо; 14 – карданный вал; 15 – неподвижная опора карданного вала; 16 – цепная передача на переднее колесо; 17 – коробка отбора мощности и двухступенчатый редуктор.

Особенности «Тарзана»: 1 – коробка отбора мощности (КОМ); 2 – настроенный «на низы» глушитель; 3 – промежуточный вал; 4 – широкопрофильные колеса; 5 – сцепное устройство; 6 – увеличенный багажник; 7 – передний бугель; 8 – специальные дуги.

ний привод? Наиболее сложный узел – коробка отбора мощности (КОМ), установленная на правой половине картера. В ней пониженная передача, механизм включения-отключения переднего привода и заднего хода. Правда, для двухколесного аппарата задний ход лишний – его удалили. Крутящий момент к КОМ подводится от выходного вала штатной КП посредством цепи. Конструкция привода с кулачковой муфтой на переднем колесе – с ее помощью можно отключить «передок» и от колеса.

Рычаги управления КОМ: 1 – отключения переднего привода; 2 – включения пониженной передачи и заднего хода.

Карданная передача обеспечивает работу вилки и поворот колеса.

При включенном приводе крутящий момент передается цепями одновременно и к переднему, и к заднему колесам без дифференциала. Самое сложное – привод переднего колеса: он включает две цепные передачи и одну карданную. Карданный механизм (от рулевого управления ГАЗ-66) обеспечивает передачу момента при изменяющихся углах поворота вилки и срабатывании телескопических подвесок. Еще две цепные передачи расположены на пути тягового усилия к заднему колесу. Всего же, включая привод КОМ, в «Тарзане» работает пять цепных передач. Понятно, что усложнение конструкции привело к увеличению веса – до 190 кг.

Для защиты КОМ и рычагов управления установлены дуги, вместе с тем расширены подножки водителя. На всякий случай предусмотрены дуги вокруг переднего и заднего колес – вдруг монстр на самом тяжелом бездорожье все-таки застрянет, и тогда его, ухватившись за эти дуги, можно тащить. К «Тарзану» можно присоединить штатный прицеп «Енот» (или любой другой прицеп со стандартным шаром). Багажник – расширенный, за счет чего на него можно взвалить больше груза.

Впервые севший за руль «Тарзана» почувствует себя крайне неуверенно: из-за широких шин пятно контакта с грунтом «гуляет», и кажется, что мотоцикл неуправляем. Это не совсем так (тем более, если учесть, для каких целей он предназначен) – просто к нему надо привыкнуть. А привыкнув, начинаешь ощущать достоинства полного привода и пониженной передачи. Мотоцикл «прет» на подъем любой крутизны, при этом не норовит перевернуться при неосторожном открытии «газа». Другое непривычное ощущение: на скользком покрытии следует лишь поддерживать «поперечное равновесие» – расположение корпуса в продольном направлении не имеет большого значения. Это заметно упрощает действия водителя.

Низко расположенный центр тяжести, да и небольшая высота седла (из-за колес малого диаметра) позволяют в любой критической ситуации опереться на ноги – поэтому большой вес аппарата не чувствуется.

«Тарзан» получился универсальнее Rokon – у него есть подвеска, что позволяет более комфортно себя чувствовать на самой разбитой дороге. Можно на нем ездить и по дорогам – включив «нормальную» (вместо пониженной) передачу редуктора и отключив передний привод.

После дня езды на «Тарзане» стал ясен круг его потенциальных покупателей. Это аппарат не для гонок типа эндуро или развлечений – он медленный вездеход, почти абсолютный. Что по достоинству оценят профессионалы – лесники, охотинспектора, военные, служащие МЧС. Только бы завод им. Дегтярева нашел возможности делать такие аппараты – пусть под заказ и с предоплатой.

Техническая характеристика мотоцикла «Тарзан» 2х2
Двигатель: 2Т, 200 куб. см, 15 л. с./5500 об/мин; **база:** 1390 мм; **высота по седлу:** 870 мм; **габариты (дл. х шир. х выс.):** 1950 х 820 х 1040 мм; **клиренс:** 260 мм; **масса сухая:** 190 кг; **шины** – 580 х 220 мод. Я-419; **максимальная скорость** (4-я повышенная передача) – 65 км/ч; **минимальная скорость** (1-я пониженная передача) – 4 км/ч.

Публикации в «Мото» о полноприводных мотоциклах: № 1–99, с. 12, «Теория проходимости мотовездехода»; № 2–99, с. 39 «Испытания «Фермера 3х3»; № 5–99, с. 63 «Мотоцикл А. Гарагашьяна»; № 5–99, с. 65 «Обзор конструкций».

Электроскутеры
Вездеходы
Мотоциклы
Мопеды
Водные мотоциклы
Генераторы
Одежда
Аксессуары
Лодочные моторы
Мотокосметика и масла
Запчасти и сервис
Страхование

YAMAHA
НА МАЯКОВСКОЙ
тел.: (095) 209-16-81

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

ЭЛЕКТРО СКУТЕР

новинка сезона

электромотор: 36V, 350W
зарядка от сети 220V
нагрузка до 90 кг
скорость до 25 км/ч
пробег на одной зарядке 30-32км

мощная стальная рама,
указатели поворота,
габаритные огни,
звуковой сигнал, фара,
ручной тормоз,
складной руль
и сиденье

Москва, ул. Садовая-Триумфальная, 16, тел. 209-16-81
а также на ВВЦ, павильон 154

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

ежедневно обновляемый мотопортал www.motozona.ru
новости - тюнинг - конференция - спорт - секонд-хэнд

БЕСКОНЕ

100-летие марки в четырех поворотах судьбы

Александр ВОРОНЦОВ,
фото из архива редакции

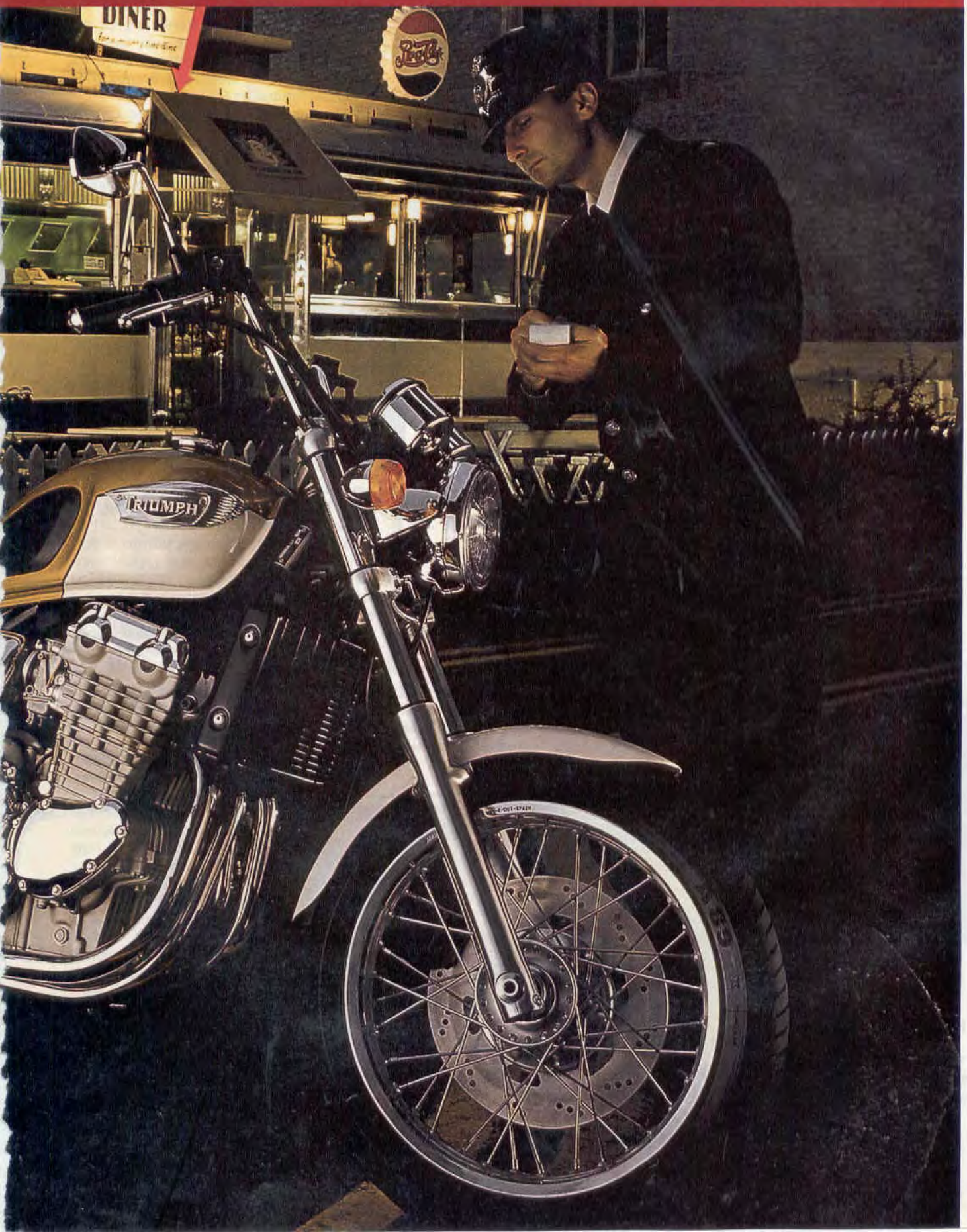
ПОВОРОТ ПЕРВЫЙ: НЕМЕЦКИЕ КОРНИ БРИТАНСКОЙ МАРКИ

На смену старой аристократии в конце XIX века пришли «новые богачи», по-французски – «нувориши». Эти выскочки удивительно быстро учуяли, что продаются и покупаются не только поместья и титулы, но и образованность и воспитание. Лопахины вырубали вишневые сады, а Третьяковы уже собирали картинные галереи...

Из той же когорты и молодой немец Зигфрид Беттман. Сын состоятельного купца (пардон – негоцианта), он получил блестящее университетское образование и говорил на английском и французском с той же легкостью, что и на немецком. В 1884 году он переехал в Великобританию, дабы разведать, что здесь можно купить и продать. И уже через год зарегистрировал экспортно-импортную компанию, занялся вывозом из Германии швейных машинок, а из Англии – велосипедов. Зигфрид продавал их в фатерлянде под маркой Bettman, но к своему величайшему удивлению обнаружил весьма вялую реакцию покупателей на отличный, в сущности, товар. Но почему?!.. Сообразил: немного было желающих приобретать британскую продукцию с немецким именем! И молодой да ранний коммерсант дал машинам звучное «интернациональное» название: Triumph.

Велосипедный бизнес со временем захватывал Беттмана все больше и больше. Он отказался от закупок на стороне и построил в Ковентри свой собственный завод. В качестве «мозгового треста» выписал из Германии молодого инженера Морица Шульте. А тот в 1895 году из очередного отпуска, проведенного на родине, привез сногсшибательную немецкую новинку: мотоцикл Hildebrand & Wolfmuller. Экзотический аппарат не-

ЧНЫЙ TRIUMPH



Первый Triumph 1902 года – фактически мотовелосипед с подвесным моторчиком Minerva.

Triumph H недаром заслужил прозвище «верный»: он стал одним из лучших мотоциклов первой мировой войны.

Мотоцикл, открывший новую эру, – Triumph Speed Twin 1937 года. На заднем плане – портрет его создателя Эдварда Тернера.

медля был опробован на ближайшем велостадионе (не без задней мысли: стоит ли освоить его производство?). Но результаты теста остудили энтузиазм: тяжелая и непослушная машина, оборудованная капризным калильным зажиганием и приводом шатунами прямо на заднее колесо, показалась друзьям слишком непрактичной.

Идея моторизации двух колес зажгла их души. И когда в начале XX века появились надежные и доступные моторчики, несколько экземпляров испытали на заводе в Ковентри. Выбор пал на бельгийскую Minerva – простой и надежный 220-кубовый двигатель мощностью 1,75 л. с., с впускным клапаном, срабатывающим от разрежения в камере сгорания (популярное решение в эру тихоходных моторов). Силовой агрегат подвесили прямо к передней трубы велосипедной рамы, соединили его напрямую (без сцепления и коробки передач) ременной передачей с задним колесом. Так в 1902 году, ровно 100 лет назад, появился первый мотоцикл Triumph.

Затем пришел черед для мотора собственной разработки. Шульте спроектировал очень современный по тем временам агрегат: встроенный в нижний угол рамы, с вертикально расположенным цилиндром и нижними клапанами с механическим приводом. При рабочем объеме 363 см^3 он выдавал максимальную мощность 3 л. с. и разгонял машину массой 57 кг до умопомрачительных 80 км/ч! Конструктивная схема была столь хорошо продумана, что прямые наследники той машины выпускались до 1925 года. А о качестве изготовления говорит тот факт, что в народе мотоциклы прозвали «Trusty» – «верный». Блеснул аппарат и в гонках: в легендарной «Турист Трофи» в 1908 году гонщики на Triumph заняли первое, третье, 4-е, 5-е, 7-е и 10-е места в своем классе!

Есть какая-то ирония судьбы в том, что созданный немецкими эмигрантами мотоцикл не только стал олицетворением всего британского, но и послужил англичанам и их союзникам во время войны... против Германии. Более 30 тысяч мотоциклов модели «H» (550-кубовый двигатель мощностью 4 л. с., 3-ступенчатая коробка передач и ременный привод на заднее колесо) в годы

первой мировой отправились на военную службу.

Послевоенной сенсацией стал дебют в 1921 году первого Triumph с верхнеклапанным мотором. Компания не мелочилась: поручила разработку двигателя знаменитому инженеру Гарри Рикардо (тому самому, который за разработки ДВС для авиации получил рыцарское звание). Тот применил свою фирменную полусферическую камеру сгорания, избрав 4-клапанную схему (два впускных и два выпускных клапана на цилиндр). Итог? 499-кубовый мотор развивал мощность 10 л. с. (сравните с 4 л. с. у 550-кубовой модели «Н»), а в гоночном варианте – все 22!

Но все же главным для компании оставался рынок массовых машин. В 1924 году она представила 500-кубовую модель «Р». Новинка не блистала ни красотой, ни техническими новшествами, ни убойной динамикой, зато стоила на треть дешевле любой другой «пятисотки»! Этот аргумент стал решающим: уже через несколько месяцев Triumph производил более одной тысячи мотоциклов в неделю. Шутка ли – полноценная «пятисотка» всего за 42 фунта стерлингов!

Какая мотоциклетная марка «самая-самая»? Американцы скажут, что – Harley-Davidson. Европейцы ответят: Triumph. И многие американцы, подумав, с ними соглашаются.

К своему юбилею компания подготовила ретро-байк в специальном исполнении: Triumph Bonneville T100 Centennial Edition.

ПОВОРОТ ВТОРОЙ: ОЧЕНЬ БЫСТРЫЙ TWIN

Первые автомобили Triumph выпустили в середине 20-х годов, и, как это часто бывает, более прибыльный автомобильный бизнес заслонил традиционный для компании «двухколесный». Слава мотоциклетной марки поблекла, и в начале 30-х мотопроизводство купил Джек Сангстер, владелец процветающей компании Ariel. Уж он-то сообразил, какое сокровище оказалось в его руках (мотоциклы Triumph и ныне известны всему миру – а кто помнит об автомобилях Triumph?). Сангстер перевел на предприятие своего лучшего конструктора Эдварда Тернера, автора легендарного 4-цилиндрового Ariel Square Four. Тот поначалу освежил выпускаемый компанией модельный ряд, а к сезону 1937 года принялся за проектирование с иголочки новой машины.

Как выжать побольше лошадиных силенок из данного рабочего объема? Один из способов – увеличить число цилиндров, и вот почему. Малые цилиндры гораздо предпочтительнее по соображениям теплоотвода, они позволяют получить выгодную форму камеры сгорания, уменьшить массу движущихся частей. К тому же многоцилиндровые моторы лучше уравновешены. Но в целом размеры и масса силового агрегата неизбежно растут, потому-то в те годы многоцилиндровые моторы применяли в основном

для тяжелых мотоциклов, эксплуатировавшихся с колясками. Поскольку в те годы считали очень важным добиться минимальной ширины мотоцикла, то цилиндры располагали буквой «V». А вот рядные «двойки» практически не использовали.

Но для Triumph мотор с параллельным расположением цилиндров не схема, а судьба! Двигатель подобной компоновки разрабатывал Шульте еще до первой мировой войны. По той же схеме была выполнена и модель «6/1» в начале 30-х годов. Но эта тяжелая 650-кубовая машина создавалась «под коляску».

Тернер пошел другим путем: он спроектировал легкий мотоцикл со спортивными амбициями. Чтобы свести к минимуму размеры силового агрегата, он отказался от среднего опорного подшипника коленвала. В результате получился аппарат, полностью оправдывающий свое имя: «Speed Twin» («Скоростная двойка»). 26-сильный 498-кубовый двигатель разгонял его

Triumph Daytona 955i Centennial Edition в традиционной окраске British Racing Green – «британский гоночный зеленый».

Быстроходный Triumph R образца 1922 года.

до 145 км/ч. Через год компанию «двойке» составил еще более мощный 33-сильный Tiger 100 («Тигр»). Машины нисколько не уступали в управляемости обычным «одностволкам», но в то же время обладали лучшей динамикой разгона и несравненной плавностью работы. Конкуренты были в отпаде! Они срочно принялись за проектирование своих 2-цилиндровых моделей подобной схемы, но сумели вывести их на рынок только после войны.

...Массированные немецкие бомбежки практически сравняли Ковентри с землей, а вместе с городом и завод Triumph. Новое предприятие, построенное в пригороде Ковентри – Меридене, вступило в строй в 1942 году. Кроме мотоциклов, здесь производили моторы типа Speed Twin для генераторов, установленных на бомбардировщиках «Ланкастер», – ответ на немецкие бомбы!

После войны Triumph вновь потряс конкурентов: заявил программу, состоящую только из 2-цилиндровых моделей! К «пятисоткам» добавили 350-кубовые машины, а в 1949 году стартовал Thunderbird («Птица грома» – персонаж индейской мифологии), мотоцикл с 34-сильным 649-кубовым мотором. Уже название новинки говорило о том, что она предназначалась для американского рынка.

Мотоциклы Triumph уже в 40-х годах стали культовыми и по ту сторону Атлантики. Недаром в знаменитом фильме «The Wild One» («Дикарь») Марлон Брандо оседлал Triumph Thunderbird.

ПОВОРОТ ТРЕТИЙ: ПОД ЧУЖИМ ФЛАГОМ

Старея, мы расстаемся с увлечениями молодости. Ничем другим не объяснишь, что в 1951 году Джек Сангстер продал процветающую компанию Triumph концерну BSA, причем за не столь уж и увесистые 2,5 миллиона фунтов стерлингов.

Поначалу казалось, что в судьбе марки мало что изменилось: компания процветала, выпускала все новые и новые модели, сохраняя свою неповторимую индивидуальность. Все переменилось после выхода на британский рынок автомобиля Mini, который некоторые историки обозвали «убийцей мотопромышленности». Недорогая и очень практичная, машинка многих заставила изменить двум колесам. В 1960-м конгломерат BSA ощутил этот удар на собственной шкуре – он впервые закончил год с убытками! Начались лихорадочные поиски возможностей снижения издержек, вскоре они привели к тому, что мотоциклы BSA и Triumph стали настолько унифицированные, что различались меж собой лишь декоративными деталями. А это, в свою очередь (такие уж капризные люди мотоциклисты!), спровоцировало падение интереса и к той, и к другой марке: их продукцию полупрезрительно обзывали «tribsa».

Triumph Thunderbird был обращен к сердцам американских покупателей.

Свой последний козырь альянс бросил на стол игроков на рынке в 1968 году – унифицированную модель Triumph Trident/BSA Rocket с 3-цилиндровым 740-кубовым двигателем мощностью 60 л. с. Увы, всего через несколько месяцев японская Honda вывела на рынок CB750, который оказался мощнее, дешевле, лучше изготовлен, да к тому же, черт бы его побрал, располагал 4-цилиндровым мотором! Четыре выхлопных трубы «японца» спели отходную для британцев: в начале 70-х концерн BSA объявил себя банкротом.

В ту пору при поддержке правительства был создан холдинг, собравший все остатки английского мотопрома. Во имя снижения издержек его руководители решили закрыть завод в Меридене. Рабочие объявили сидячую забастовку. Конфронтация продолжалась два года: в конце концов при содействии пришедших к власти лейбористов выработали компромиссное соглашение. Завод передали в собственность рабочему кооперативу, который и продолжал делать мотоцикл Triumph Bonneville с 2-цилиндровым 744-кубовым мотором – «внучком» дебютировавшего еще в 1937 году «дедушки».

А в это самое время за стеною ковали железо... то бишь за двумя океанами японцы выдавали все новые и новые модели. На их фоне Triumph оставался архаикой, причем скверно сделанной. Казалось, он вот-вот разделит судьбу всех прочих британских марок...

ПОВОРОТ ЧЕТВЕРТЫЙ: TRIUMPH ВОЗРОЖДЕННЫЙ

Кооператив проскрипел до 1981 года и благополучно испустил дух. А через пару лет остатки былой славы марки перешли в руки Джона Блура, миллионера, сделавшего себе состояние на строительном бизнесе. Зачем этот скрытный и расчетливый господин купил компанию, никто не понимал. Мальчишкой Блур, конечно, гонял на

мотоцикле, но впоследствии в этом грехе замечен не был. Поговаривают, что он едва ли не со скуки по дешевке на аукционе прикупил завод в Мериден и неожиданно для самого себя обнаружил, что к нему почти задаром прилагаются и все права на марку Triumph. Другая, еще более невероятная и кощунственная легенда. Якобы друзья по клубу взяли его «на слабо»: дескать, если к нему деньги так и липнут, то сможет ли Джон нажиться на таком безнадежном деле, как производство мотоциклов?

Каковы бы ни были планы Блура, делиться ими он не спешил. Мотоциклетной прессе ничего другого не оставалось, кроме гаданий: мало ли кто в те годы приобретал некогда знаменитые марки! Как стареющие куртизанки, они переходили к любому, кто не погнушается нагнуться да поднять их из грязи. Даже распространившиеся слухи о возведении ультрасовременного завода не вызвали большого интереса: мало ли что этот сумасброд захочет на нем выпускать? Скорее всего, бульдозеры да экскаваторы...

Появившаяся на мотосалоне в Кельне осенью 1990 года целая гамма с иголочки новых мотоциклов Triumph воистину стала громом средь ясного неба! Три принципиально различающиеся модели – классик Trident, спортбайк Daytona и спортивно-туристский Trophy, два варианта моторов для каждой машины, современнейшая техническая начинка, динамические параметры на уровне «японцев»... Довольный произведенным эффектом Блур заявлял, что вообще-то ему мотоциклы до лампочки, просто он уловил тенденцию роста рынка и, как хороший бизнесмен, подсуетился. На великие традиции британского мотопрома ему ровным счетом наплевать, а потому

Внушающие почтение 185 км/ч мог развить этот Triumph Bonneville еще в 1963 году.

Triumph Trident так и не смог завоевать благосклонность мотоциклистов.

Новая жизнь, новый завод, новые мотоциклы: Triumph Trophy 1991 года.

в пику ностальгирующим старичкам он будет выпускать ультрасовременные машины, не хуже, чем от любого японского концерна.

Словно в насмешку над самодовольным британцем, судьба послала мотоциклетному миру ретроманию. Толстокожий Блур смирился, принял моду и хладнокровно согласился на появление в 1994 году стилизованного под старину Thunderbird. А в преддверии нового века дебютировал и откровенно архаичный Bonneville: два вертикально расположенных цилиндра, воздушное охлаждение, трубчатая стальная рама, спицованные колеса, задняя маятниковая подвеска с двумя амортизаторами – все как во времена былой славы бренда. Что нисколько не мешает развивать и ультрасовременные модели – такие, как Daytona 955i, которая со своими 149 л. с. уже наступает на пятки Honda FireBlade!

К 100-летию марки судьба уготовила юбиляру еще одно испытание: пожар уничтожил ползавода. Но и этот удар британцы восприняли хладнокровно – построим новый. Еще лучше.

БЕСПЛАТНАЯ ДОСТАВКА ПО МОСКВЕ И МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

КАЖДОМУ КУПИВШЕМУ У НАС СНЕГОХОД В ПОДАРОК МИНИ-МОЙКУ

АВТОКОНЦЕПТ

МОТОСАЛОН

МОСКВА, Ленинградское ш., д. 52, Тел.: (095) 159-8189, 159-8045, 159-8046

3-63-63-63

СЕРВИС

стоимость нормо-часа - 36$

www.avtoconcept.ru

Kawasaki
Let the good times roll.

СПОРТ ТУРИЗМ
ZZ-R 1200

Ультра

Сервисный центр,
гарантийное обслуживание,
регулярные поставки запчастей.

Москва, ул. Б. Академическая, д. 77А
Тел.: 482-51-03, 488-74-74
www.ultra-c.ru

ЭТО СЛАДКОЕ СЛОВО «КАРБОН»

Что прочнее стали? Углепластик!

Все мы из школьного курса знаем, что и мягчайший графит, и чемпион мира по твердости алмаз – суть чистейший углерод. Просто по-разному организованный. Что издавна привлекает внимание механиков: а нельзя ли выдающиеся качества этого распространеннейшего элемента использовать в технике?

Александр ВОРОНЦОВ,
фото из архива редакции

Беда в том, что углероду в любой ипостаси присуще еще одно свойство: хрупкость. Это лишь в обывательском сознании «твердость» и «прочность» – синонимы. Инженеры знают, какая пропасть между этими понятиями. Но знают они и рецепт лечения нежелательных свойств. Если объединить два материала с различными качествами, то в итоге получается так называемый композиционный материал, или композит, объединяющий, если делать умеючи, лучшие свойства обеих составляющих. А иногда свойства композита даже лучше, чем у входящих в него материалов. Всем известный пример композита – железобетон: бетон, нашпигованный металлической арматурой. Или стеклопластик: стекловолокно в сочетании с эпоксидной или полиэфирной смолой.

Но для того, чтобы углерод (ныне его модно называть «карбон» – от латинского термина «carboneum») использовать в композите, из него надо сделать волокно. Вот этот-то процесс и стоит огромных денег. Ибо чтобы получить нить, углерод нагревают до 4000 градусов и под давлением протягивают через фильеры – специальные диски с мельчайшими отверстиями (диаметром 6 микрон, то есть 0,006 мм). Вот тут и происходит чудо: атомы углерода выстраиваются в длиннющие цепочки-мономолекулы, обладающие фантастическими свойствами. Например, на разрыв они вчетверо прочнее стали! А удельная прочность (то есть отнесенная к единице массы) лучше, чем у легированной стали, в 10–13 раз. Вот из таких углеродных волокон сплетают ткань, а дальше, как и стеклоткань, пропитывают ее связующим веществом. Это можно делать по-разному, но самый эффективный способ – вакуумная пропитка с последующей выдержкой в автоклаве с повышенными температурой и давлением. Именно таким образом «пекут» несущие кузова-монококи автомобилей Формулы 1.

Что можно делать из углепластиков? Поскольку в основе композита лежит ткань, то ответ напрашивается сам собою: большие плоскости, коробчатые структуры. У мотоциклов чаще всего из этого материала изготавливают обтекатели (и вообще детали облицовки) и корпуса глушителей. Ведь, кроме прочности и легкости, этот материал обладает еще такими замечательными качествами, как стойкость к высоким температурам и воздействию агрессивных сред (правда, ультрафиолету он сопротивляется гораздо хуже – выгорает!). Увы, он чрезвычайно дорог, так что производители дешевой техники (чаще всего – скутеров, на которые карбон просто «просится») иной раз идут на имитацию углепластика с его своеобразной сеткой ткани, проступающей из черноты.

Казалось бы, материал с такими замечательными свойствами сам Бог велел использовать не только для «облицовочных» деталей, но и для несущих. И действительно: больше десяти лет в мотогонках продолжаются эксперименты с рамами и маятниками задней подвески из углепластика. Но подавляющее большинство команд отдает предпочтение алюминиевым сплавам. И тому есть немало причин. Прежде всего, дороговизна самого процесса: бюджеты в мотогонках все же более скудны, чем в Формуле 1. Менее приятны еще две вещи. Во-первых, готовую деталь из углепластика уже не изменишь, а поврежденную не отремонтируешь. Во-вторых, несущие элементы получаются... слишком жесткими, тогда как рама и маятник должны сохранять способность слегка «играть»: так и гонщик лучше чувствует дорогу, и машина к оной легче приспосабливается. Теоретически можно изготовить углепластиковое шасси заданной жесткости, но пока еще никто не научился столь точно рассчитывать эти сложные структуры. Обычный метод подгонки даже у топ-команд – «здесь подточить, там подварить». А этого углепластик как раз и не позволяет.

Кстати, многие ошибочно называют углепластиковыми и применяемые на гоночных мотоциклах тормозные диски. Это не так: они «испечены» из практически чистого углерода. Нагрузок и температур, какие испытывают диски, ни один композит не выдержит – расслоится.

Углерод (лат. Carboneum), С, химический элемент IV группы, играет особую роль в жизнедеятельности организмов (Большой энциклопед. словарь).

Если тянуть нить не из чистого углерода (который, правда, не на 100% «чистый» – ему необходимы кое-какие добавки), а из углеродных соединений, то результат иной раз бывает еще похлеще. Все, наверное, слышали название «кевлар» – чудо-материал, полученный корпорацией Du Pont в 1965 году. Его нити вытянуты из так называемых арамидов – ароматических полиамидов (в основе их молекулы группы CO-NH). На разрыв они несколько уступают чисто углеродным, зато более гибки и стойки к износу. Варьируя добавки, можно получать, например, «сверхскользкие» композиты с коэффициентом трения 0,06, а можно – материал для тормозных колодок с коэффициентом 0,7. Замечательные свойства у композитов на основе углерода и кремния: они прочнее стали, выдерживают температуру до 1400 градусов без изменения свойств (причем и температурные расширения – минимальны). Не удивительно, что из композитов пробуют делать детали двигателей – шатуны и даже поршни.

Пока же в мотоцикле применяют углепластики в основном при изготовлении корпусных и облицовочных деталей. По отношению к увеличению стоимости выигрыш в массе настолько мал, что их использование – скорее дань моде, чем необходимость. Ведь это так круто! Но не мешает учесть одно обстоятельство: расколотый в результате аварии углепластик – источник пыли, состоящей из острейших угольных иголочек. Внедряясь в кожу и легкие, они стремятся забуриться все глубже – известны случаи, когда мельчайшие осколки за пару недель «прошивали» ладонь руки. Впрочем, подавляющему большинству мотоциклистов такая опасность не грозит.

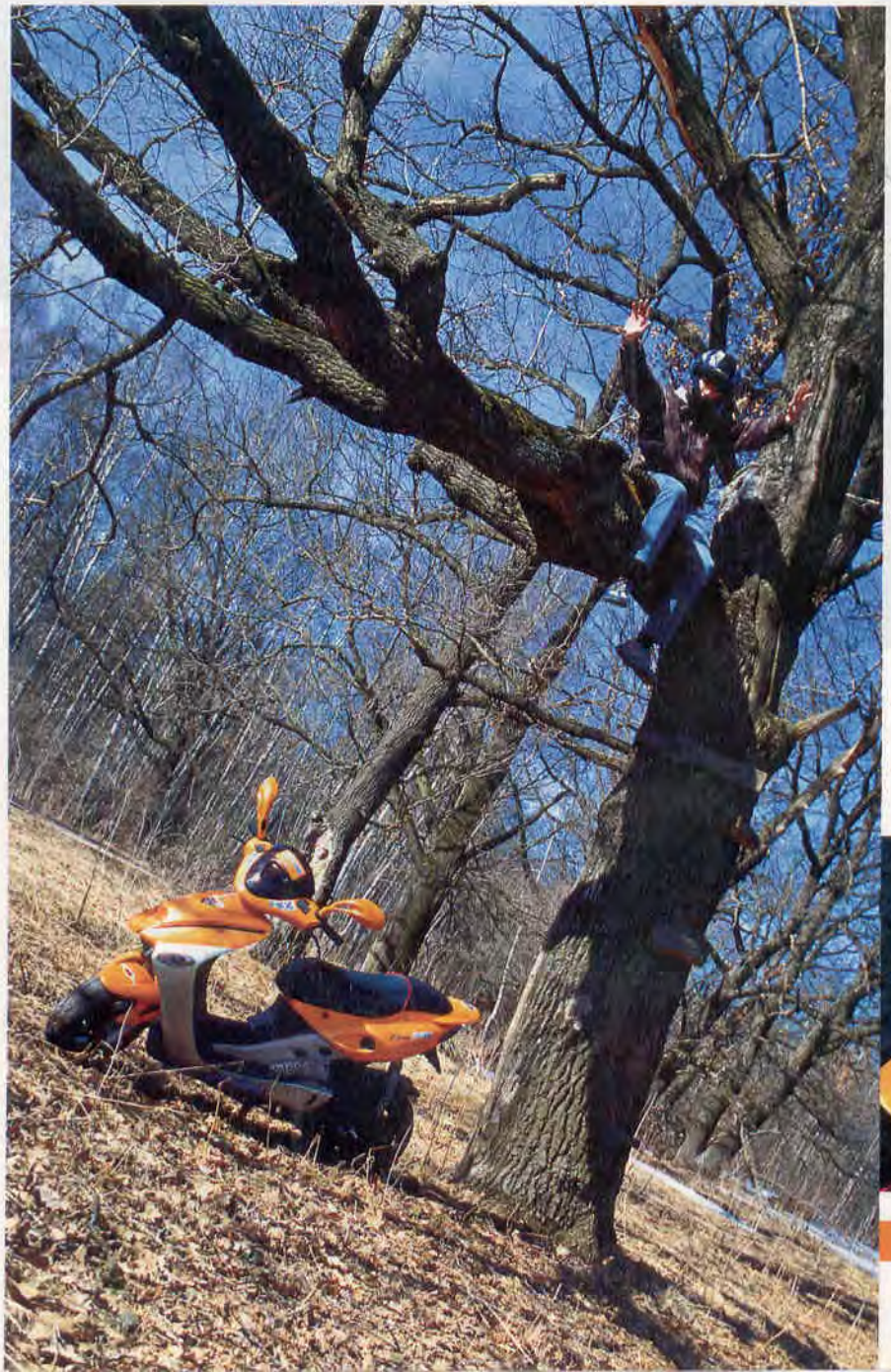
БЕШЕНЫЙ ЛИС

Вбухать $1800 в тюнинг скутера? Большинство не поймет. Истинный скутерман скажет: мало!

Арсен ДЖАМАЛУДИНОВ, Москва,
фото **Владимира БЕЗРУКОВА**

ВЫБИРАЮ БЕСТИЮ

Зуд в мозгах и чесотка в руках – нормальные ощущения тюнингера. Поиск «жертвы» для переделки – нормальное состояние. В этих поисках я поездил на разных машинах. Заставили присмотреться к себе Gilera Runner и Italjet Dragster – модные, интересные по дизайну... Gilera отпала: аппараты этой марки официально в Россию не поставляются, а, следовательно, доставать к ним киты слишком сложно. Остается Dragster? Но узнал, что многие из моих знакомых его не хвалят – частенько приходится отвозить скутер в сервис-центры, неполадки замучили. Проблема выбора отпала, когда предложили прокатиться на Malaguti F15 FireFox TDS. Уж как неплох!.. Самолетно-истребительным дизайном сразил наповал. И я незамедлительно купил эту ярко-оранжевую бестию.



...ДО «МОЗГОВ» ТИ-СИ

Характеристики «стандарта», конечно же, не устраивали – хотел сотворить ураган на колесах. Он же назван F15 – как истребитель... Для повышения мощности мотор оснастил цилиндро-поршневой группой Malossi Hyper Raising, таким образом увеличил рабочий объем со стандартных 50 до спортивных 70 см³. Любое увеличение объема и мощности движка, понятное дело, влечет другие переделки. Стандартный коленвал заменил на усиленный, рассчитанный на 12-мм поршневой палец (стандартный – 10 мм) и оснащенный более надежными подшипниками. «Родной» карбюратор уступил место более производительному с 19-миллиметровым диффузором и поролоновым фильтром, впускной клапан-«домик» оснастил карбоновыми лепестками. Выпускная система для заряженного моторчика теперь тоже особенная – это специально настроенный «саксофон»: с ним возросла тяговитость. Штатный коммутатор-душилку отправил куда подальше (на полку) – взамен устано-

вил спортивные «мозги» TC Unit. С ними движок развивает несравненно большие обороты.

После такой доводки «потроха» родной трансмиссии FireFox точно свернулись бы от мучительных перегрузок, и, чтобы они не возникали, установил шестерни с измененным передаточным числом, армированный кевларом ремень вариатора и сцепление Delta Clutch.

ЧТО В ИТОГЕ?

«Лис» действительно стал «огненным». При весе 90 кг мощность машинки достигла 18 л. с. Для сравнения: у 180-кубового Runner – 21 л. с. Теперь «сделать» со светофора авто моему «рыжему» не составит труда. И в «пробках» он молодец, и на прямиках, даже при езде вдвоем стрелка спидометра F15 легко переваливает за отметку с трехзначной цифрой. Причем благодаря точной настройке вариатора скут хорошо тянет уже с середины диапазона оборотов, а при резком открытии «газа» задирает к звездам переднее колесо... После таких «полетов» и резких остановок тормозные колодки стерлись чуть не в порошок – и я заменил их гоночными MHR. Не ошибся – они много эффективнее.

Езда пошла – сплошной кайф... А потом получил мордой об асфальт. Не в прямом смысле – в московском тюнинговом ателье XSR, занимавшемся доводкой моего Malaguti, часть работ провели отвратительно (не могу удержаться, чтобы не назвать портачей). Немного поездил – и от скутера отваливался воздушный фильтр, даже карбюратор, «разобрался» на части глушитель, по сей день сочится масло из редуктора. Пробовал требовать устранить брак, так меня поставили в общую очередь... Пришлось нанимать частного мастера и самому засучить рукава... Но это другая история.

В общей сложности на доводку скутера я вложил $1800, стоимость самой машинки – $3300, итого – $5100. Сумма немалая, за такие деньги можно купить очень неплохой мотоцикл. Но ни на секунду не пожалел, что потратил такие деньги, – настоящие скутеристы меня поймут. ⏮

«Мото» предупреждает, что эксплуатация переоборудованного мотороллера разрешается только после прохождения аттестации и регистрации транспортного средства в ГИБДД.

МАГАЗИН "ЗЕНИТ"
МОТОСАЛОН
Отечественная мототехника.
Скутеры производства ведущих фирм
Европы, Японии, Кореи, Китая.
Техника б/у с предпродажной подготовкой,
гарантийное обслуживание
Запчасти на все виды техники.
Тюнинг, аксессуары.
Огромный выбор велосипедов.
ПРОДАЖА ТЕХНИКИ В КРЕДИТ
м. "Сокольники"
Сокольническая пл., 9
тел.: (095) 268-6065, 269-3764

МЫТИЩИНСКИЙ АВТОРЫНОК
ХОЧЕШЬ МОТОЦИКЛ?
заходи и выбирай:
www.nbsmotor.ru
Москва 91км МКАД 095/ 960-3563, 737-5581
Новосибирск т./ф.3832/802-192, 593-453
С.-Петербург 812/ 380-0085
Тольятти 8482/ 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

МОТОЦИКЛЫ
мотоциклы
РИА МОТОРС
ЗВЕНИГОРОДСКОЕ ШОССЕ
ул. Подвойского
ул. 1905 года
ШМИТОВСКИЙ ПРОЕЗД
ул. Антонова-Овсеенко
Третье кольцо
ст. метро «Улица 1905 года»
из Японии
ЗАПЧАСТИ, АКСЕССУАРЫ, ШЛЕМЫ,
МОТОЭКИПИРОВКА, МОТОРЕЗИНА
В НАЛИЧИИ И НА ЗАКАЗ ОТ 3-Х ДНЕЙ
МОТОКАТАЛОГИ LOUIS, GERICKE,
POLO, DIFI, ALL RIGHT, PIRELLI
КВАЛИФИЦИРОВАННЫЙ РЕМОНТ
ЛЮБОЙ МОТОТЕХНИКИ
И СКУТЕРА
скутера
HTTP:// WWW.RIAMOTO.RU E-MAIL: MAIL@RIAMOTO.RU МОСКВА, ЦЕНТР, М. 1905 ГОДА, УЛ. АНТОНОВА-ОВСЕЕНКО 6 259-76-76, 798-58-03

Стиль «настоящих» чопперов – Panzer Digger.

Panzer PanaCruz.

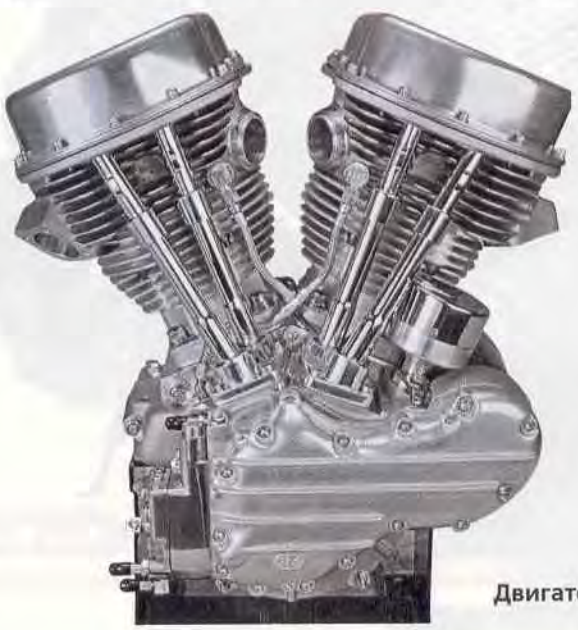
«СКОВОРОДКИ» ВОЗВРАЩАЮТСЯ!

Дмитрий ДОЛЬНИК,
фото PANZER MOTORCYCLE WORKS

1948 год. Двухколесная Америка на ушах: Harley-Davidson представил новый мотор! А такое, знаете ли, даже не каждый десяток лет случается. И моторчик-то какой замечательный: 1200 «кубиков», 50 «лошадок», гидравлические толкатели привода клапанов, а ко всему прочему – алюминиевые головки цилиндров, словно накрытые парочкой блестящих сковородок (благодаря которым двигатели эти, как и все мотоциклы, ими оснащенные, вошли в историю под названием Panhead – «голова сковородкой»). «Панхед» выпускался до 1965 года (мощность к тому времени достигла 60 л. с.) и стал, безусловно, вещью культовой. Надо сказать, за такой срок американцы из любого горшка сделают культ. А тут «горшков» пара, да и работают исправно. Сам Бог велел...

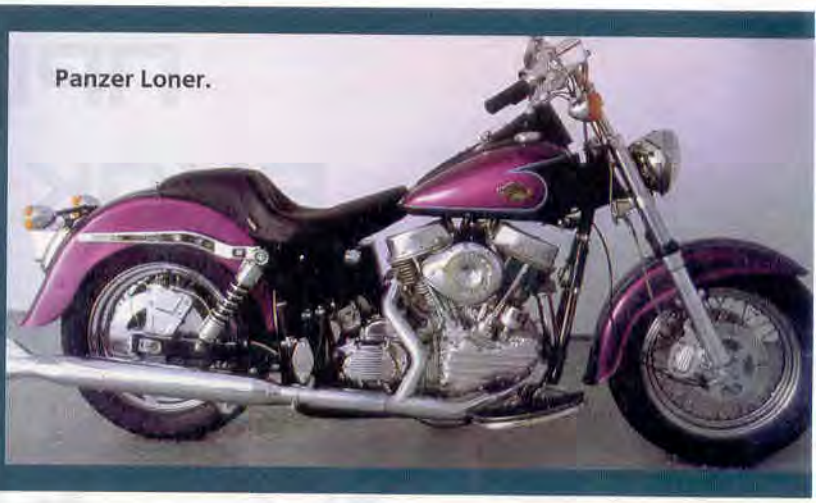
Тридцать лет – как с белых яблонь дым. На дворе – 1996 год. Мистер Базз Ричардсон из Каньон-Сити, штат Колорадо, радикальный «панхедовец» со стажем, затевает, казалось бы, абсолютно безнадежное дело – выпуск мотоциклов с двигателями Panhead. К будущему президенту компании примкнула четверка столь же ярых энтузиастов – Рей Виниски, Кен Крепиа, Дейв Делиджи, больше известный как «Факин Дейв» (ну что поделать, прозвали так парня) и гордо именующий себя «конструктором двигателей» Боб «Тутс» («Весельчак») Эллард. Сели, накатили пивка и приступили к самому главному – выбору названия. Хотели найти какое-нибудь производное от «пан», но шла на ум сплошь банальщина типа «Панамерика»... Взяли еще по пиву. И тогда – как молнией между глаз, как знамение – PANZER! Оно! На «пан» начинается и все слово «звучит»: как-никак, «танк» по-немецки.

Многие пытались убедить Базза Ричардсона, что делать собственные моторы – блажь. Зачем? Покупай готовые V-твины да и вставляй их в свои аппараты. Ведь V-твинов этих – на любой вкус. Хошь – бери S&S, а хошь – RevTech («РевТек») или STD. Но остановить Базза в его порыве мог разве что танк («панцер», коли на то пошло). А знатный моторист «Весельчак» Эллард веселился вовсю и подливал масла в огонь. Он похлопывал новоиспеченного президента по плечу и поднимал вверх два пальца, что означало то ли «победа будет за нами», то ли то, что новый V-твин для него построить – как два пальца сами знаете что. И построил. Особо не мудрствуя, скомпилировал новый агрегат из деталей трех конкурирующих моторостроительных брендов. Получилось гладко. Поршни RevTech вполне комфортно



Двигатель Neo-Pan.

Panzer Tourister Dresser – мотоцикл в «полном прикиде».



Panzer Loner.

чувствовали себя в цилиндрах производства S&S, увенчанных головками типа Panhead от фирмы STD. Новый «старый» мотор, который так и назвали – Neo-Pan, выдавал при объеме 1377 «кубиков» 69 лошадиных сил. Цифра, конечно, не потрясает, но стандартный 1360-кубовый «Харлей» и этим похвастать не мог (не говоря уже о пращуре-«Панхеде»).

Вскоре фирма Panzer Motorcycle Works представила две свои первые модели. Нарядный толстяк Tourister («Туристер») словно выехал из 50-х. Двухцветная окраска, широкий руль, глубокие крылья. Фара упрятана в хромированную «гондолу». Выпускная система – «2 в 1» с «рыбьим хвостом» на конце. Ну чем не модель FL года этак 51-го? Если бы не дисковые тормоза...

Digger («Диггер») – полная противоположность. Видок – как у собранного в каком-нибудь калифорнийском гараже в середине 60-х чоппера из старого «панхеда». Рама – с жесткой задней подвеской, 13-литровый бак (у Tourister – на 19 л), 35-градусный вылет вилки, большое 21-дюймовое переднее колесо, «пистолеты» выхлопных труб – сплошь каноны стиля, сформированного лет 35 назад. Опять же, принадлежность к другой эпохе выдают лишь дисковые тормоза. Digger сразу же завоевал популярность, и до сегодняшнего дня он один из самых удачных «жестких» чопперов из предлагаемых «альтернативными» производителями.

В 1998 году появился Panzer Nomad («Ноумэд») – по сути, тот же Tourister, но без кричащего «ретро» – за счет более скромных размеров переднего крыла и отсутствия «гондолы». С 1999 он без особых изменений трансформировался в Loner («Лоунер»). Тогда же появился гибрид «толстого» круизера Tourister с чоппером – модель PanaCruz («ПанаКруз») с 21-дюймовым передним колесом. Сам же Tourister обзавелся модификацией Tourister Dresser («Дрессер»). Термин «дрессер», кстати, прижился в 50-х, когда компания Harley-Davidson рекламировала свои «самые-самые» FL (с ветровыми стеклами и кожаными кофрами) как dressed up, т. е. «приодетые», «прикинутые». Panzer Tourister Dresser – как раз из таких.

Классика жанра – Panzer Tourister.

В том же 1999 году на Digger установили мотор Neo-Pan объемом 1475 куб. см (85 л. с.). В следующем году появились две новых версии «Диггера» – люксовая Digger DX с окрашенным двигателем и Digger Softail («Софтейл»), оснащенный, как видно из названия, задней подвеской типа «софтейл» (под «жесткую»).

В 2000 году Panzer в кооперации с известным производителем рам Paughco («Пафко») представил две новые модели – реплики самых известных, пожалуй, чопперов в истории – Captain America и Billy Bike из фильма-легенды «Easy Rider». Оба приводятся в движение 1475-кубовым Neo-Pan (все модели Panzer сегодня оснащаются только таким мотором) и собираются на заводе Paughco в Неваде. Это не первый (да и наверняка не последний) случай обращения «независимых» американских мотопроизводителей к этой теме. В свое время в программе CMC, перевоплотившейся теперь в новый Indian, были и «Капитан Америка», и «Байк Билли». Современное (достаточно вольное) прочтение «Капитана» можно заказать также на канзасской KC Creations. Однако по соотношению цена/аутентичность реплики Panzer вне конкуренции.

Базз Ричардсон положением дел вполне доволен. А о неисправимых оптимистах, вроде «Весельчака» Элларда и «Того Самого (ну, вы помните) Дейва», и говорить нечего. И пусть годовой выпуск компании исчисляется не тысячами, а десятками, но десятки эти исправно умножаются на 18 000–25 000 долларов за экземпляр. Первые «Панхеды» стоили в 1948 году целых 650 долларов. Теперь идут совершенно другие «Панхеды». За совершенно другие доллары... ⏮

Автор выражает благодарность Рею Виниски за предоставленные фотоматериалы.

ПРИКЛАДНАЯ ВУЛКАНОЛОГИЯ

Круизеры Kawasaki с моторами V-twin

Александр ВОРОНЦОВ,
фото Kawasaki

О ПОЛЬЗЕ ОТСТАВАНИЯ

Обидно, понимаешь! Когда-то Kawasaki первой из «японцев» преобразила свой мотоцикл в «американском» стиле (модель KZ900LTD 1975 года), но уже в начале 80-х конкуренты оттеснили ее от «кормушки». А все почему? Да малость раньше сообразили, что лучше не сопротивляться иррациональной любви американцев к 2-цилиндровым V-образным моторам. Yamaha представила свою версию V-twin'а еще в 1980 году, Honda – в 1982-м. Kawasaki и Suzuki припозднились...

Впрочем, «Кава» это отставание использовала на 100% – просчитала слабые места соперников. Их нарочито архаичным конструкциям она противопоставила дебютировавший в 1984 году тандем в стиле high-tech: 700-кубовый 2-цилиндровый Vulcan и 900-кубовый 4-цилиндровый Eliminator (о 105-сильном чудище – отдельный разговор). Чем же брал за живое Vulcan? Ультрасовременным мотором высокой форсировки: он с жидкостным охлаждением, двумя верхними распредвалами и четырьмя клапанами в каждой головке, а также не требующим обслуживания карданным валом – эти американцы ой как не любят возиться со смазкой и регулировкой цепи...

А знаете, чем объясняется странная величина рабочего объема – 699 см^3? Дело в том, что как раз тогда американское правительство под

1984

Дебютный V-twin от Kawasaki: модель VN700 для американского рынка.

1987

Большой брат – Kawasaki VN1500 серии «А» с огромным 1470-кубовым мотором.

1988

Kawasaki VN1500 серии «В»: разнесенные на две стороны глушители, спицованные колеса, круглые корпуса воздухофильтров.

1992

Модернизированный Kawasaki VN750: обратите внимание на небольшую высоту спинки, измененный рисунок картерных крышек.

предводительством Главного Байкера Америки – Рональда Рейгана – активно спасало Harley-Davidson и ввело повышенные пошлины на ввоз мотоциклов с моторами свыше 700 «кубиков». Сразу же после отмены ограничений объемы подросли до привычных «750».

Большой Eliminator рынок воспринял с прохладцей, и к сезону 1987 года компания подготовила еще один 2-цилиндровый Vulcan – на сей раз с 1470-кубовым мотором! В противовес «малышу» он отличался весьма умеренной форсировкой: всего 72 л. с. (сравните с 63 л. с. вдвое меньшей «семисотки»). Зато гибкость его режимов работы такова, что создатели решили ограничиться установкой 4-ступенчатой коробки передач. Большой брат сохранил такие семейные черты, как привод на заднее колесо карданным валом, жидкостное охлаждение двигателя (замаскированное обильным оребрением) и 4-клапанные головки цилиндров (правда, с одним, а не двумя распредвалами в каждой головке). Так с тех пор обе серии и живут бок о бок, видоизменяясь, совершенствуясь и обрастая модификациями.

РОДОСЛОВНАЯ

1985 год (напомним, что мы подразумеваем модельный год): на рынке США дебютировал VN700 Vulcan (82x66,2 мм, 699 см³, 63 л. с. при 7750 об/мин). Мотоцикл оснастили 5-ступенчатой коробкой передач, карданным валом, литыми колесами (передняя шина 100/90-19, задняя 150/90-15), 2-дисковым тормозом спереди и немудреным барабанным – сзади. Сухая масса мотоцикла – 219 кг, база – 1580 мм.

1986 год: с прибавкой диаметра цилиндра (до 84,9 мм) на свет появился VN750 (749 см³, 66 л. с. при 7700 об/мин). В некоторых странах известен под индексом VZ750.

1987 год: большой брат – Kawasaki VN1500 серии «А», он же VN15 или VN88 (102x90 мм, 1470 см³, 72 л. с. при 4500 об/мин). 4-ступенчатая коробка передач, литые колеса (с той же размерностью шин, что и у «семисотки»), 1-дисковые тормоза спереди и сзади. Сухая масса мотоцикла – 252 кг, база – 1605 мм. Индекс «88» обозначает рабочий объем мотора в кубических дюймах – так американцам понятнее.

1988 год: две новые модификации

1500-кубового аппарата. Серия «B» (она же VN15SE или VN88SE) отличается спицованными колесами, разнесенными на две стороны глушителями, не овальными, а круглыми корпусами воздушных фильтров, задним крылом с характерной «рыбкой» корпуса фонаря, бензобаком уменьшенной с 16 до 12 л емкости. Несмотря на большую базу (1630 мм), она легче базовой версии на 4 кг. Внешние отличия серии «C» (она же VN1500L) не столь радикальны: спицованные колеса, для некоторых рынков низкий «спортивный» руль.

1992 год: косметическая модернизация модели VN750. База растянута до 1585 мм, сухая масса выросла до 223 кг.

1995 год: параллельно с моделью VN750 концерн начал производство мотоцикла VN800 (88x66,2 мм, 805 см³, 56 л. с. при 7000 об/мин). Главные конструктивные отличия: один карбюратор на два цилиндра, привод на заднее колесо цепью, задняя подвеска – «под жесткую», спицованные колеса (передняя шина 80/90-21, задняя 140/90-16). Для внутреннего рынка Японии мотоцикл выпускается в 400-кубовом варианте (62x66,2 мм, 399 см³, 33 л. с. при 8500 об/мин).

1996 год: 800-кубовая и 1500-кубовая модели в исполнении Classic: стиль 50-х годов, с глубокими крыльями и 16-дюймовыми спицованными колесами (передняя шина 130/90-16, задняя 140/90-16 на «восьмисотке» и 150/80-16 на большой машине). База, соответственно, – 1600 и 1660 мм, сухая масса – 235 и 292 кг. Мотор «полуторки» получил один 40-мм карбюратор вместо двух 36-миллиметровых (64 л. с. при 4700 об/мин). «Внутрияпонский» 400-кубовый Vulcan Classic аналогичен 800-кубовой машине.

1998 год: туристское исполнение «полуторки» VN1500 Classic Tourer (в некоторых странах Vulcan Nomad). Большое ветровое стекло, багажные кофры, подножки-платформы, 5-ступенчатая (наконец-то!) коробка передач (ее стали ставить и на VN1500 Classic), 16-дюймовые литые колеса (шины 150/80-16 спереди и сзади). Сухая масса мотоцикла – 331 кг, база – 1665 мм.

1999 год: модели VN800 и VN1500 в исполнении Drifter (на американском сленге – «бродяга»), стилизованные под Indian конца 30-х – 40-х

1995

Kawasaki VN800 и технически, и визуально близок к истинному чопперу: большое переднее колесо, «рыбка» хвостовика, задняя подвеска «под жесткую».

1996

Мотоцикл VN1500 в исполнении Classic: «пухлые» 16-дюймовые колеса и дизайн в стиле 50-х годов.

1998

Туристское исполнение Kawasaki VN1500 Classic Tourer.

годов: характерные крылья-юбки, закрывающие почти все колесо, и цельные седла. В техническом отношении мотоциклы аналогичны серии Classic, но с одним важным отличием: 1500-кубовый мотор оснащен системой впрыска топлива.

2000 год: «впрысковый» мотор также на моделях Classic и Classic Tourer (о чем сообщает индекс Fi). Полуторалитровый Classic с обновленной ходовой частью, воспринявшей многие «плюсы» модели Classic Tourer: усиленная дуплексная рама с измененной геометрией, новые траверсы, передняя вилка с несущими трубами диаметром 41 мм (картриджного типа на Tourer). Кроме того, обе машины получили задние амортизаторы с регулировкой гидравлики отбоя и новый задний дисковый тормоз с 2-поршневой скобой. Для внутреннего

1999

Kawasaki VN800 Drifter. В нем беззастенчиво копируется стиль мотоциклов Indian.

2001

Новинка сезона – одноместное исполнение Kawasaki VN1500 Drifter.

2002

Спорт-круизер в гамме Vulcan – Kawasaki VN1500 Mean Streak.

рынка Японии начато производство 400-кубового Drifter.

2002 год: спорт-круизер модели VN1500 Mean Streak. Форсированный до 72 л. с. при 5500 об/мин двигатель, телескопическая вилка перевернутого типа, газонаполненные регулируемые задние амортизаторы, литые колеса с радиальными шинами (130/70-17 спереди и 170/60-17 сзади). Сухая масса мотоцикла – 289 кг, база – 1705 мм.

НЕ ТРЕБУЙТЕ НЕВОЗМОЖНОГО

Глупо требовать от круизеров динамики спортбайка и проходимости эндуро. Если же оценивать Vulcan по оптимальным меркам, то любой член этого семейства – очень достойная машина. Управляемость – на уровне, а тормоза так просто хороши! Не зря же все эти модели в разное время завоевывали звание «лучшего в категории», а «восьмисотка» в США считается чуть ли не идеальным мотоциклом для начинающих.

«Разделение обязанностей» между этими машинами соответствует их рабочим объемам: VN750/800 – отличная городская машина, VN1500... С нею сложнее. Приходится разделять: модели до середины 90-х – и после. Дело в том, что первые страдали вибрацией, которая проявлялась как раз на самых «дальнобойных» скоростях – в диапазоне от 80 до 100 км/ч. И как ни хороша тяговая характеристика мотора, но четырех передач все же маловато: первая слишком высокая, и при старте приходится помогать сцеплением. Зато в городском трафике вам вполне хватит первых двух!

Немаловажное достоинство Vulcan – удобная посадка. Высота от земли до подушки водительского седла – всего 700–720 мм (в зависимости от модификации). Седло пассажира – вовсе не убогая подушечка (правда, на Drifter с 2001 года двойное седло ставят лишь по заказу). В техническом отношении Vulcan – мотоцикл беспроблемный: не донимают капризами ни его механическая часть, ни электрическая. Так что народная любовь к семейству вполне заслуженная.

Российских любителей этой машины объединяет Московский Вулкан-клуб (его сайт – www.vulcan.msk.ru). Массу полезной информации, но уже на английском языке, можно получить на сайте www.vroc.org. ⏮

Предыдущие выпуски «Модельного гида»:
Спортбайк Honda CBR900RR FireBlade – № 8/2001 год.
Спортбайки Honda CBR600/1000F – № 5/2002 год.
Люкс-турер Honda Gold Wing – № 1/2002 год.
Круизер Kawasaki EN450/500 – № 9/2001 год.
Спортбайк Kawasaki ZZ-R – № 2/2002 год.
Неоклассик Suzuki Bandit – № 10/2001 год.
Круизер Suzuki Intruder – № 3/2002 год.
Спортбайк Suzuki GSX-R750 – № 4/2001 год.
Спортбайк Suzuki SGX-R1100 – № 5/2001 год.
Неоклассик Yamaha FJ/XJR – № 4/2002 год.
Круизер Yamaha Virago – № 7/2001 год.
Спортбайк Yamaha FZR – № 12/2001 год.

Информация в материалах рубрики призвана помочь покупателям выбрать нужную модель каждого из «семейств», а также не дать себя обмануть при установлении года выпуска, а значит, и реальной стоимости секонд-хэнда. Кроме того, эта информация поможет поднять осведомленность читателей.

Санкт-Петербургская компания Brandt, успешно работающая на рынке вот уже семь лет, – официальный дистрибьютер американской фирмы Polaris Sales Inc, известной как производитель ATV, гидроциклов, снегоходов и мотоциклов Polaris Victory. Brandt не только продает технику, но и осуществляет ее сервисное и гарантийное обслуживание. В салоне компании можно выбрать любые запчасти и фирменную экипировку. На территории России с компанией Brandt работает более 20 официальных дилеров.

BRANDT-POLARIS

Sportsman 700
(цена – $11 450)

Аппарат – новинка компании. Его особенность в том, что он оснащен новым 2-цилиндровым 4-тактным двигателем жидкостного охлаждения. Благодаря новому мотору сила тяги на крюке возросла до 650 кг, полезная нагрузка на 20% больше, чем у конкурирующих моделей.

Общие данные: длина – 2150 мм, база – 1280 мм, объем бензобака – 17,9 л, сухая масса – 330 кг. Двигатель: 2-цилиндровый, 4-тактный, рабочий объем – 683 см^3; система питания – карбюратор CV Mikuni с диаметром диффузора 34 мм.

Sportsman 500
(цена – $10 500)

Этот ATV, дебютировавший всего год назад, уже завоевал немало поклонников среди любителей активного отдыха. Его мотор на 20% мощнее, чем у предшествующих моделей, автоматическая коробка передач оснащена системой торможения двигателем EBS. Для охотников и рыболовов выпускается модификация Remington Special Edition, она облачается в камуфляжный чехол.

Общие данные: длина – 2050 мм, база – 1280 мм, объем бензобака – 19,8 л, сухая масса – 330 кг. Двигатель: 1-цилиндровый, 4-тактный, рабочий объем – 499 см^3; система питания – карбюратор CV Micuni с диаметром диффузора 40 мм.

Sportsman 6x6
(цена – $10 900)

Шестиколесный вездеход предназначен для тяжелой работы в условиях бездорожья, в его кузове можно перевозить до 363 кг грузов. При необходимости можно подключать полный привод, что позволяет экономить топливо. В условиях тяжелого бездорожья задние колеса обуваются в гусеницы, что значительно повышает проходимость.

Общие данные: длина – 2667 мм, база – 1956 мм, объем бензобака – 16 л, сухая масса – 406 кг. Двигатель: 1-цилиндровый, 4-тактный, рабочий объем – 499 см^3; система питания – карбюратор CV Mikuni с диаметром диффузора 34 мм.

Sport Trail Blazer
(цена – $5990)

Недорогой вездеход спортивно-развлекательного характера, на протяжении многих лет он пользуется неизменной популярностью, прост и надежен. Привод – только на задние колеса (осуществляется через клиноременный вариатор и цепную передачу).

Общие данные: длина – 1890 мм, база – 1265 мм, объем бензобака – 15 л, сухая масса – 200 кг. Двигатель: 1-цилиндровый, 2-тактный, рабочий объем – 244 см³; система питания – карбюратор VM Micuni с диаметром диффузора 30 мм; максимальная мощность – 24 л. с.

Sportsman 90
(цена – $3900)

Детский ATV, внешне напоминает «взрослые» машины, оснащается 90-кубовым 2-тактным двигателем. В этой модели много внимания уделено безопасности юных водителей: ограничитель скорости позволяет регулировать ее максимальное значение, выбор производится в зависимости от навыков ребенка. К ATV прилагается учебный видеофильм с инструкцией о приемах управления.

Общие данные: длина – 1468 мм, база – 1400 мм, высота по седлу – 960 мм, объем бензобака – 5 л, сухая масса – 108 кг. Двигатель: 1-цилиндровый, 2-тактный, рабочий объем – 89 см³; система питания – карбюратор Mikuni AM7.

ЗДЕСЬ ЕСТЬ ВСЕ!

На Олимпийском проспекте в Москве состоялось открытие нового салона «Мотоциклы». Это событие не из рядовых. В обустроенных в стиле Hi-tech залах размещен исчерпывающий ассортимент техники Yamaha и аксессуаров. Страждущим до «фирмы» теперь не понадобится колесить по городу – все необходимое и по тем же ценам есть здесь, в центре столицы. Можно не только посмотреть-пощупать аппараты, но и провести пробный тест-драйв. Выбор экипировки и аксессуаров впечатляет: Nolan, Arai, Sidi, Spidi, Climax и Abus.

Бизнес по продаже мотоциклов в России на подъеме, и «Мотоциклы» продекларировали принцип соблюдения цивилизованной торговли. Это означает, что здесь не только продают, но и организуют сервисное обслуживание проданного товара. Ну а в эксплуатационных качествах мототехники сомневаться не приходится – ведь это Yamaha!

НАДЫШАЛСЯ ДЫМОМ?

Фото MCN

Не всякому фану Harley-Davidson придет в голову сотворить из своего кастом-кумира кроссовый мотоцикл. А французу Ходу Сантани, трубочисту и обожателю сокровищ из Милуоки, такая мысль пришла в голову как раз при инспекции очередного дымохода. Вернулся в гараж, «разбросал» свой Harley 1200 Sportster на части – и давай над ними куражиться...

То, что получилось в результате, можно видеть на фото. Le Touquet, так нарекли кроссач, оснащен обычным харлеевским движком, подвесками WP, алюминиевым задним маятником JMC, пластиковой обвеской от Accerbis, выпускной системой Vance&Hines, цепным приводом и дисковыми тормозами на обоих колесах. По словам создателя, 165-килограммовый байк прекрасно ведет себя на бездорожье, что подтвердила победа Хода в любительских гонах эндуро.

СЛЕП, ГЛУХ – А ТУДА ЖЕ

Свое 4-колесное детище англичанин Грехэм Хикс называет «бешеная коробчонка». Даже врожденная слепота и глухота не помешали ему построить эту каракатицу. И все для того, чтобы увековечить свое имя в Книге рекордов Гиннесса новым рекордом скорости. Машина исполнена на базе ATV Honda TRX, силовой агрегат, органы управления и капотировка – от 1137-кубовой Honda Super Blackbird. Модернизированы шасси и главная передача. На специальной трассе Хикс разогнался до 282 км/ч, побив тем самым старый рекорд в этой категории – 256 км/ч.

Фото MCN

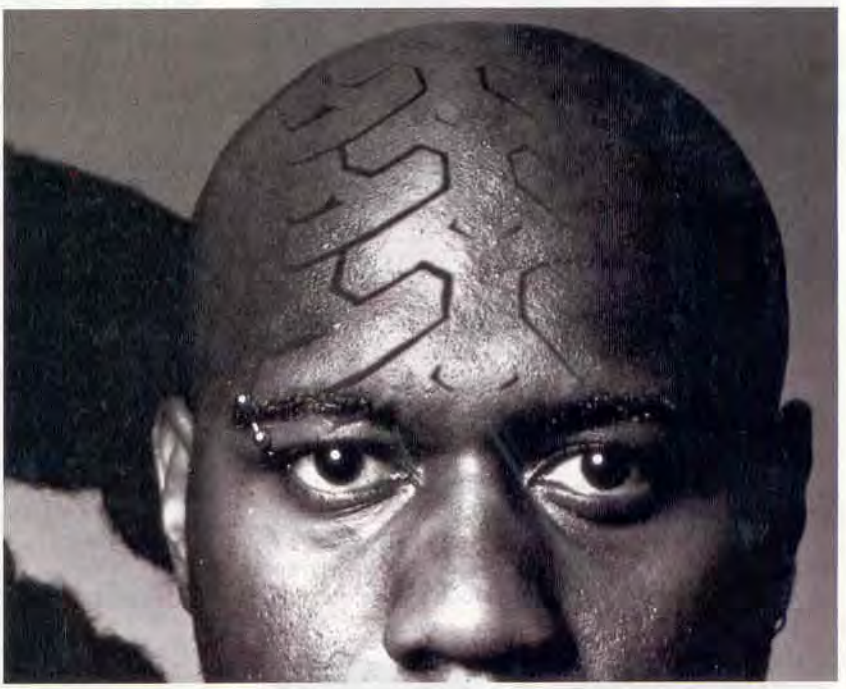
Сейчас Грехэм конструирует новую коробчонку – на базе ультимативного гипербайка Suzuki Hayabusa.

А ТЕБЕ, ЛЫСЫЙ...

У КАЖДОЙ ПОКРЫШКИ СВОЙ ХАРАКТЕР

Прилавки ломятся: покрышек – изобилие! Ассортимент моделей – гигантский! Цены – на любую толщину кошелька! Что берем, чтобы заменить «лысую» резину?

Дмитрий КОМОВ,
фото из архива редакции



Продукцию немецкой компании Metzeler, французских Dunlop и Michelin, тайваньской Kings Tire или отечественной «Петрошины»? Коллекции основательно обновились к сезону. Интересна закономерность: отступает тенденция «обуваться» в шины как можно большей ширины. Даже на мощные спортивные машины монтируют более узкие задние баллоны, а на среднекубатурные – старомодные изделия с диагональным каркасом. Все это стало возможным благодаря новым составам «резины», которые делают ее мягкой, а также особенной «нарезке» протектора.

Лидер в области производства шин для скоростной техники – Dunlop, официальный поставщик «резины» для большинства японских спортбайков. Компания предлагает серию «продвинутых» покрышек Sportmax, ориентированных на использование исключительно на высокоскоростных мотоциклах. Новейшая разработка – D208 120/70-17 ($110), 180/55-17 и 190/50-17 ($185) развила идею «липких» моделей прошлых лет. Шоссейные «бублички» Sportmax D207 ($120–195) на протяжении нескольких лет считаются одними из лучших. Более жесткие шины – Touring D205 ($100–115) и SportmaxII D204 ($90–115) удовлетворят запросы дальнобойщиков. Гамма Sportmax D207 RR/D207 GP ($155–190) по «липучим» свойствам круче вышеперечисленных моделей и уже хорошо зарекомендовала себя на любительских «кольцевых» гонках. Заметим: при том, что эти покрышки, как положено трековым, дают эффект «сырой резины», их срок службы куда больший, чем сликов.

MICHELIN TX11

DUNLOP Sportmax D207

DUNLOP Sportmax D207RR

DUNLOP Sportmax D207

DUNLOP Touring D205

METZELER MEZ2

Другие прелести – у серии Arrowmax: D103 100/80-16 ($70), 110/80-17 ($75), 110/80-18 ($90–95), 120/70-18 ($100), 130/70-17 и 130/80-17 ($90). Хоть у этих моделей рисунок протектора и старомодный, но хорошо себя зарекомендовавший – он универсальный. Эту доступную по цене «обувку» можно использовать на японских бэушных дорожниках, благо выбор размеров – широчайший.

Шины Michelin очень дороги. Исключительно для ис-

KINGS TIRE KT-909 KINGS TIRE KT-931 KINGS TIRE KT-979 DUNLOP Cross D755 DUNLOP Cross D752 ПЕТРОШИНА Л-131

пользования в спорте компания предлагает серию покрышек Racing/Supersport. За «навороченные» модели Racing Slick 180/67-17 придется выложить $230 за штуку, а за Pilot Race 190/50-17 и Racing Rain и того больше – $240. Более умеренные по цене покрышки серии Sport. Ее фаворит – дорожные шины Pilot Sport 120/60-17 ($130) и 180/50-17 ($210).

«Скромнее» по стоимости продукция от немецкой Metzeler и тайваньской Kings Tire. К примеру, за самые крутые покрышки серии Metzeler Supersport MEZ3 180/55-17 в мотосалонах берут $190, а за MEZ2 размерностью 180/55-17 – $165.

Что покупать не особенно богатым владельцам «четырехсоток»? Для них представлена широчайшая гамма покрышек Kings Tire. Размеры – любые, моделей – устанешь выбирать, рисунки – идентичные «данлоповским», цена – демократичная: от $30 до $70. Не лишне упомянуть, что продукция этого тайваньского производителя сертифицирована на российском рынке. Есть одно «но». Владельцы большеобъемных шоссейников пусть в эту сторону не заглядывают. Индекс скорости покрышек Kings Tire – всего 210 км/ч.

DUNLOP Custom F24 DUNLOP Custom D206

DUNLOP Trailmax DUNLOP Trailmax D604F

Дольше всего «живут» баллоны на круизерах и чопперах. Стиль езды их водителей неторопливый, а значит, и щадящий покрышки. Куда круче поразить друзей гигантским размером «катка» или козырнуть фирменной белой надписью на боковине покрышки. Для этого есть Dunlop. Серия Custom ($120–170) включает в себя аж 17 моделей. Самые распространенные – K555, K525 и D206. Следует отметить, что серия Dunlop Harley Davidson D404F и D402 создана специально для фанатов «Харли». «Резина» отличается изысканным «родным» рисунком, белым молдингом-окантовкой и... немалой ценой. Не меньший выбор чопперных «катков» у Michelin и Metzeler, но, опять же, их цена гораздо выше Dunlop. Так, серия Marathon с покрышками размерности 200/70-15, 170/80-15 и 160/80-16 «тянет» в среднем на $190 за штуку. За стиль приходится платить. Для владельцев же среднекубатурных японских чопперов цены не столь разорительны. Речь, опять же, идет о Kings Tire: «обувка» серии KT-982 130/90-16 ($65), 140/90-15 ($65), 150/80-15 ($70) и KT-983 110/90-18 ($50), 100/90-19 ($60) и 90/90-21 ($55) придется впору популярным Honda Steed, Shadow, Yamaha Drag Star и некоторым другим.

Эндуристам подыскать покрышки к своим двухколесным «джипам» сложнее – использование байка и на бездорожье, и на дорогах выдвигает к шинам противоречивые требования. Требуется зацепистая «резина» с низким индексом скорости? Эти требования «резинщики» удовлетворяют, но исполнение желаний стоит денег. В гамме Dunlop самые навороченные – из коллекций Norme F. I. M. (D905 F, D907, D903 ($90–130) и Trail (K750, K550, K360 и D603 ($60–120). Внушительно представлена категория Cross ($75–90) – пять моделей различной размерности. Но и конкуренты не дремлют: Metzeler «выступает» с сериями MC4, MC5 и Unicross ($70–90), а Michelin – с «12» ($40–100). На другом полюсе характеристик – покрышки для асфальтовых эндуро. Их протектор не столь «зубастый», зато индекс скорости заметно выше. Модели покрышек Dunlop Trailmax и D604 ($90–135), Michelin Dualsport T66 ($145) и Metzeler Tourance ($90–120) позволят разогнаться на асфальте до 210 км/ч и обеспечат уверенное сцепление с грунтовой трассой.

С ума можно сойти, охнет читатель: выложить под $300 за комплект покрышек, которые уже через пару тысяч километров лазанья по окрестностям превратятся в лохмотья!.. А что делать кроссменам, которые стачивают «обувку» за несколько тренировок? Есть покрышки особой ценовой группы. Активным райдерам, которые «резину» меняют, как перчатки, стоит закупить изделия «Петрошины». Так, модель Л-249 (4,25–18, $24) считается одной из лучших отечественных кроссовых шин. Л-314 (3,00–21, $23) более жесткая и «всепролазная», Л-131 (3,25-19, $24) хороша для зимнего кросса, а Л-231 (3,25-18, $23) при всей своей ершистости обладает более дорожным «характером».

Недостаток изделий – их больший, в сравнении с импортными, вес. Весьма значительная неподрессоренная масса мотоцикла негативно влияет на работу подвесок. Амортизаторы, в свою очередь, быстрее изнашиваются. Поэтому основная сфера применения питерских шин – любительское катание. «Правильный» эндурист выберет «качество по умеренной цене» – покрышки тайваньского Kings Tire. Производитель представляет ассортимент «резины» для эндуро KT-967 (90/90-21 и 120/90-18 за $30–40) и KT-966 ($50–55). Модели KT-965 и KT-963 ($35–45) самых различных размерностей больше подойдут для кросса, тогда как KT-962 ($40) – для дорожных покрытий. Кстати, именно Kings Tire может предложить исчерпывающий список «катков» на ATV и скутера. «Табуреточных» – более 50 моделей, они идут по ценам $10–28. Дешевле – только даром.

При покупке помните: если вы не дока в «шинных» вопросах, руководствуйтесь при выборе резины рекомендациями изготовителя мотоцикла. Не забывайте об индексе скорости – одна и та же модель покрышки может иметь разные индексы, они указаны латинскими буквами на боковине (F – 80, G – 90, J – 100, K – 110, L – 120, M – 130, N – 140, P – 150, Q – 160, R – 170, S – 180, T – 190, H – 210, V – 240, W – 270, Y – 300 км/ч). Обратите внимание на дату изготовления покрышки – резина, как и молочные продукты, со временем «киснет»: самая мягкая шина дубеет после нескольких лет лежки на складе. И, наконец, вернемся к тому, с чего начинали: не гонитесь за «пухлыми» покрышками. Установив толстый «бублик» на узкий обод, вы уменьшаете пятно контакта, а, значит, ухудшаете управляемость байка.

Благодарим за консультацию салон «Мистер Мото».

БАЙКБИЛДИНГ

Сергей ГЛАГОЛЕВ, генеральный директор тюнинг-ателье «Гипер-байк»

– Со страстью к усовершенствованиям я, наверное, родился. Помню себя еще в детстве: когда все гоняли на мопедах, я дни напролет копался с «железом» – что-то модернизировал, что-то прихорашивал. Мотоцикл с конвейера всегда казался мне безликим голым манекеном, свой же аппарат хотел сделать особенным и «живым». Понемногу осваивал ремесло «портного», шил «платья» для байков. Потом сблизился с такими же, как я, одержимыми до переделок. И образовался наш «союз тюнингаторов».

Еще с десяток годков назад само понятие «тюнинг» было в диковинку. Многие смысл этого слова понимали как «украшательство». Считалось «писком» сделать «Урал» в стиле Harley, «Ижи» и «Явы» – как зарубежные дорожники... По мне тюнингованный аппарат – прежде всего, совершенство технических характеристик, а не внешности, сила «мышц», а она и дает красоту. Кстати говоря, прийти к собственной концепции в тюнинге помогло увлечение бодибилдингом. Рельеф мускулатуры рождается после месяцев изнуряющих тренировок и четкого плана развития тела. Постройка «заряженного» мотоцикла сродни этому процессу. Неверный выбрал кит – и аппарат превращается в дистрофика, неправильно подобрал краски – получи клоуна, а не стритфайтер. Тюнинг требует расчета и выверенности, потому мы используем технологии и киты, проверенные не только в гонках, но и на мощностном стенде.

Один сезон я откатал на Kawasaki ZX-7R, другой на Suzuki Katana, но эталонным считаю Suzuki GSX-R1000. Сейчас хочу его построить из китов на базе другой «Сузы». Это будет не «один из», а единственный и неповторимый аппарат. Жаль, что удается ездить все меньше и меньше – работа отнимает много времени. Но планов хватает: хотим организовать мелкосерийное производство стритфайтеров, заняться подготовкой «кольцевых» машин. Заветная цель – выставиться на Миланском мотосалоне. Хочется всем показать, что значит тюнинг по-русски. И покажем – уверен.

ЖИВЕШЬ, ПОКА В СЕДЛЕ

Юрий ВОРОБЬЕВ, генеральный директор компании «Пластик Трейд»

– Всегда считал мотоциклистов как минимум чудаками. Как еще назовешь людей, которые, облачась в ватники и кирзовые сапоги, куда-то «пилят» под дождем на чадящих двухколесных развалюхах? Тогда твердо знал, что никогда не сяду за руль мотоцикла...

Судьба распорядилась по-своему. В нашей торговой компании, занимающейся продажей автомобилей, решили расширить сферу деятельности – торговать и мототехникой. Но разве можно успешно работать, не зная всего о товаре? Пришлось-таки осваивать и мото. Вначале ездил на снегоходах, потом на ATV, гидроциклах, сейчас же уже вовсю «рассекаю» на скутерах и мотоциклах. Не скажу, что помешался на них, но вкусил прелести этой жизни. Прошлый сезон провел на 125-кубовом скутере Zongshen, сейчас в гараже чешские мопед и байк Jawa, собираюсь купить скутер крейсерского класса.

Событием для меня стало посещение прошлогоднего Мотофестиваля. Дни пролетели, как один час, уезжать не хотелось. Я ощутил то, чего не знал – равноправие людей различного имущественного состояния: деньги ничего не значат – главное, что ты мотоциклист. Здесь с удовольствием обнаружил в себе до сих пор неизведанное чувство духовного родства с этими парнями на байках. Оказалось, что мотоциклисты очень интересные и разносторонние люди. Их самопалы – восторг! То, что не в состоянии соорудить наш мотопром, эти парни запросто ваяют у себя в гаражах...

Жаль, что заботы бизнеса, особенно когда «раскручиваем» несколько мотоциклетных марок (в том числе пытаемся возродить былую популярность Jawa), становятся помехой для каждодневной езды на мотоцикле, удается кататься только на даче в выходные дни. Но если выдается свободная минутка, как мальчишка бегу в гараж за байком.

Теперь по-другому смотрю на мир. Когда кто-то начинает скулить по поводу тяжкого бремени жизненных забот, отвечаю: прокатись на байке – напряг как рукой снимет. Когда ты в седле – живешь. И жив, пока в седле.

→ КЛУБ-ИНФО

МАЙ, МИР, БАЙК

В первомайские праздники столичный мотолюд кучковался на территории спортивно-парковой зоны Водного стадиона – здесь прошел фестиваль технических видов спорта. Организатор соревнований – детско-юношеская школа Pilot racing team – включил в программу гонки на дримбайках и скутерах. Состояние трассы оказалось не ахти какое, но это не охладило пыл участников. И зрителю скучать не пришлось: бешеные ускорения, повороты «с коленочкой», кульбиты через голову – всего этого хватило на всех и с избытком.

Мастерство райдеров было выше всяких похвал. Особо отличились Владимир Иванов (команда Hiper Bike), Александр Рябикин (в народе – Фура) и Никита Ушаков, которые и оккупировали пьедестал в различных дисциплинах.

Небезызвестный в столице сорви-голова Миша Мультик учинил километровый прохват на заднем колесе в транспортном потоке. Восторгу болельщиков не было предела! ⏮

ПО ПЕСКАМ, У ДОНА

Экстрим-рейд «Караван-02» пройдет в Арчединских песках в излучине Дона. По поручению журнала «Мото» проведет акцию (с 7 по 15 сентября) «Группа организованных мотоциклистов» города Волгограда. «Боевой» выезд в пески – около 300 км. Желающие допускаются к участию после приглашения организаторов.

E-mail: perpetum@interda-com.ru или (095)207-3349, E-mail: ivan@zr.ru ⏮

К ГОБЛИНУ!

С 15 по 21 июля состоится IV Международный мотослет «ОДЕССА-2002» – «GOBLIN SHOW». Организаторы приглашают на территорию базы отдыха «Дом Павловых». Гостям будут предложены гостиничные номера, а также возможность расположиться в собственных палатках. ⏮

POLARIS Virage TX

POLARIS Genesis

ЛЕТО, ВОДА, СКОРОСТЬ...

АССОРТИМЕНТ И ЦЕНЫ НА ГИДРОЦИКЛЫ

Рубрику ведет Михаил ЛАПШИН

Гидропланирование – забава не из дешевых. Но готовых платить за это удовольствие становится все больше: парк личных гидроциклов за последние пару лет увеличился в три раза, продавцы ожидают, что в нынешнем сезоне водной техники будет продано в полтора раза больше, чем в прошлом.

Если в прошлые годы на российском рынке верховодили считанные компании в самых больших городах, то теперь дилерская сеть опутала и регионы. Вместе с тем, дистрибьютерам пришлось пересмотреть цены: водные машины подешевели в среднем на $200–300. Больше всего – аквабайки Bombardier и Polaris. Дилеры Yamaha и Kawasaki более сдержаны – удешевление коснулось лишь их старых моделей.

Другие особенности сезона: основательно расширился рынок подержанных гидроциклов, выходят из спячки отечественные производители. Запущены в серию два водных скутера – уфимский ВМ 650 и модель, созданная одним из столичных оборонных предприятий, – «Лидер-М». Оборонщики из подмосковного города Луховицы готовят к тиражированию «Нептун 350».

Нижний ценовой предел для гидроциклов – **$2700**. За эти деньги можно купить отечественный водник ВМ 650. В нем под довольно невзрачным пластиком установлен 3-цилиндровый двухтактник объемом 650 см^3 и мощностью 60 л. с. Куда симпатичней, но и дороже ($3700) московский «Лидер-М». Этот 2-местный гидроскутер оснащен тем же «вэмовским» мотором, но его корпус скроен по самым последним требованиям аквамоды. Да и оснащение модели богаче: в машине электрозапуск, зеркала заднего вида, багажные емкости – все как на иномарках. Приличный дизайн, приемлемая цена и налаженная система техобслуживания – слагаемые успеха модели у покупателей.

За **$4000–7000** можно приобрести исключительно подержанные гидроциклы – машины трех-, четырехлетней давности. О продаже с рук Bombardier и Yamaha чаще всего встретите в объявлениях в газетах и Интернете. Но учтите, что «за копейку канарейку» купить не удастся. Обычно

SEE DOO GTX

продают аквабайки с «подсаженными» двигателями, засоренными водометами и колотым пластиком, так что не беремся советовать покупать «водник» с рук. Все-таки обратитесь в са-

KAWASAKI 750 SXi Pro

KAWASAKI Xi Sport

KAWASAKI 900 STX

KAWASAKI 1100 STX

лон: здесь предложат машины секонд-хэнд чуть дороже, но в лучшем состоянии.

$7000– 10 000. На этой ценовой ступени в основном водные мотоциклы

SEE DOO LRV DI

развлекательного свойства с объемом мотора 700–800 см³ и мощностью 70–90 «лошадок». В нынешнем сезоне на машины этого класса продавцы возлагают особые надежды. Любителям комфортного аквапланирования не могут не понравиться новые спортивно-туристические Polaris Freedom ($7990), Bombardier GTX RFI ($9900), Yamaha XL700Y ($8260) и Polaris Virage ($10 000). Чуть попроще, но и подинамичней Polaris SLH ($8000), Yamaha GP760Y ($9560), Bombardier See Doo GTI ($8700) и Kawasaki Xi Sport ($7700). Для тех, кто считает себя асом, юркие спортивные «стоячки» (на них передвигаются не сидя, а стоя) Kawasaki 750 Sxi Pro ($9050) и Yamaha Super Jet 700 ($7600). Хороши катерообразные Yamaha Wave Blaster 800Y ($10 100), Bombardier See Doo RX ($10 000) и Polaris SL ($8400), по техническим характеристикам они близки к «стоячкам» и богато оснащены опциями: триммером (после падения пилота он заставляет аппарат кружиться на месте), инфоцентром (дисплеем, выдающим множество данных), реверсом. Вышеперечисленные модели всегда в наличии у дилеров.

$10 000–12 000. За такие деньги предлагают гидроциклы самых различных классов и возможностей. Для путешествий – Yamaha XL800Y ($10 940), Polaris Virage TX ($10 590) и Virage TXi ($11 900) – люкс-туринговые машины, в которых органично сочетаются легкость управления – как на катере, комфорт и безопасность – как на большом судне. Модели оснащены мощными двухтактниками (дорогие версии – и впрыском топлива), вместительными багажными емкостями.

Если эти суда для вас тесноваты, покупайте 4-местный «лимузин» Polaris Genesis ($11 990), оснащенный 1200-кубовым впрысковым мотором мощностью 135 л. с. и «нафаршированный» всевозможными опциями. Чуть уступает ему по габаритам 3-местный 130-сильный Bombardier See Doo GTX Di ($10 900). «Пароходы» Kawasaki 900 STX ($ 10 000), Yamaha XL 800Y ($10 990) еще чуть слабее по мощности мотора, скоростным возможностям и размерам корпуса.

Среди динамичных спортивных моделей следует обратить внимание на 130-сильные «ракеты» Bombardier See Doo RX DI ($10 200), See Doo RX ($10 300), а также 120-сильные Yamaha GP800 ($10 850) и Polaris SLXH ($10 000). Эти модели выделяются взвешенным сочетанием технических характеристик и цены.

$12 000–16 000. В этой ценовой группе предлагают аквабайки хайкласса, оснащенные мощными 3-цилиндровыми моторами и всевозможными для подобного рода машин опциями. Кроме того, в нынешнем году поступили в продажу первые 4-тактные гидроциклы от Yamaha и Bombardier. Так, Yamaha FX140 ($15 400) «заряжена» 140-сильным двигателем спортбайка YZF-R1. «Зеленый» водник Bombardier GDX 4-Tec ($12 500) – 3-цилиндровым мотором мощностью 155 л. с. Среди традиционных двухтактников особенно хороши Bombardier LRV DI ($15 500), Kawasaki 1100STX ($13 100), Yamaha Wave

YAMAHA Wave Blaster 800

Runner XL1200 LTD ($12 960), Yamaha Super Venture 1200 ($14 400), Yamaha WB GP1200R ($12 500) и Kawasaki Ultra 150 ($13 700).

При покупке обязательно поинтересуйтесь, насколько развита система сервисного техобслуживания для ухода за гидромашинами. У необремененных гарантийными обязательствами посредников покупать не стоит.

И еще, не забудьте, что для перевозки водного мотоцикла вам понадобится специальный прицеп. Стоят они недешево ($1000–1200), но можно наткнуться на продавцов, работающих по принципу «купил гидроцикл, прицеп – бесплатно». И наконец, чтобы ваш отдых на воде не был омрачен неприятностями с ВСИ (Водной судоинспекцией), пройдите недолгую процедуру оформления борта и получения «прав». ⏮

POLARIS Freedom

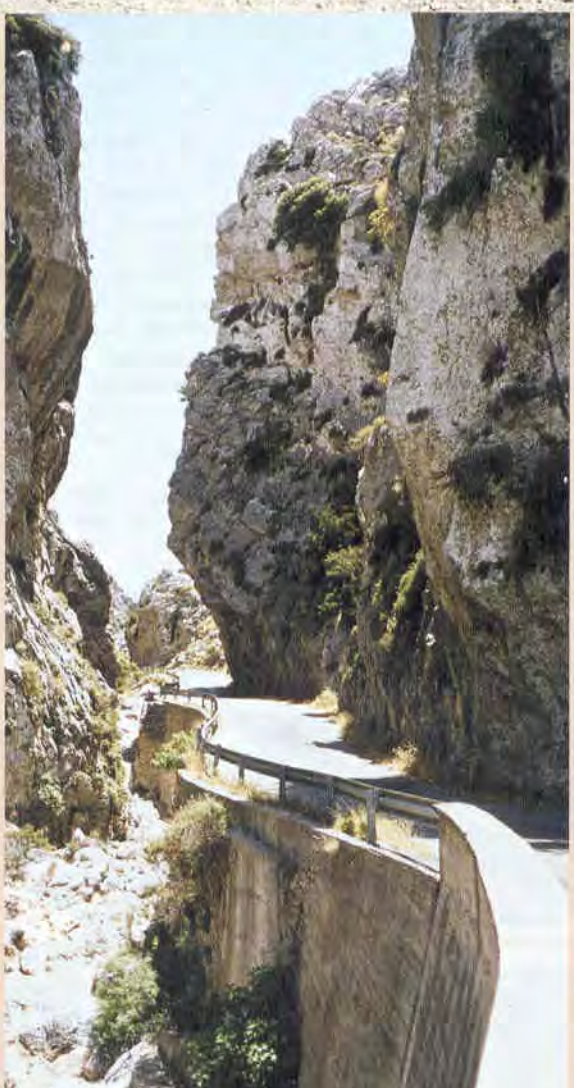
KAWASAKI Ultra 150 **YAMAHA WR GP760** **YAMAHA WR GP800R** **BM 650** **SEE DOO GTX 4-TEC**

КРИТИЧЕСКАЯ ЕЗДА

Георгий ПИЧУГИН, Москва,
фото автора

Июнь, Москва, Шереметьево, моросит дождик... А через каких-нибудь 3,5 часа полета попадешь в мир безоблачного неба, солнца и бескрайнего моря. Здравствуй, Крит, – самый большой из греческих островов!

Первым делом прошелся по прокатным конторам (в Москве так и не мог выяснить в турагентствах, как здесь обстоят дела с мотоциклами). Выбрать есть из чего: от скутера до большого мотоцикла в 1000 «кубов» и более. «Полтинник» в сутки стоит 7–10 евро, до трехсот «кубов» – 15, а от 400 – 25–35. На скутере приятно потарахтеть в пределах городка, но далеко на нем не уедешь. А если ехать далеко, то вас встретят сплошные спуски, подъемы и горные серпантины, поэтому лучше выбрать городской эндуро типа Honda Transalp, Yamaha TDM850, Kawasaki KLE500 или другие аппараты этого класса. Можно взять и кастом типа Suzuki Intruder 1400, но прямолинейных участков на дорогах практически нет (самый длинный – пара километров), и постоянно укладывать в повороты эту хромированную кровать с мотором быстро устанешь.



Я выбрал эндуро Suzuki Freewind с одним большим цилиндром в 650 «кубов». С таким объемом при небольшой массе он легко преодолевает подъемы, позволяет съехать с дороги в любом месте, если заприметишь что-то интересное.

Оформление мотоцикла в прокате заняло 10–15 минут. От меня потребовали только «права» с категорией «А». Паспорт не спрашивают, тем более залог, какой принято взимать в городах континентальной Европы. Вот они – преимущества острова: отсюда транспортное средство не угонишь!

После Москвы, где живешь в постоянном ожидании неприятностей – плохой погоды, каверзных дорог, дураков и угонщиков, Крит производит впечатление рая земного. С мая по октябрь дождей практически не бывает, мотоциклы не угоняют. Не приходится искать парковку и обвешивать мотоцикл замками и цепями. Первые пару дней на острове удивляет, как много вокруг мотоциклов без присмотра и никто не пытается от них что-то оторвать или отвинтить. Но вскоре уже кажется, что так и

быть должно. Главное к этому не привыкнуть... Вернувшись в Москву, я, расслабленный и утративший бдительность, оставил на ночь в машине магнитолу. И лишился ее. А также бокового стекла... После пребывания в греческом «заповеднике честности» в родной столице ощущения такие, будто попал в триллер, вокруг тебя сплошь негодяи, распри и немилосердная война с превосходящими силами мерзавцев... Но не будем о грустном – продолжу о Крите.

Ездящему человеку здесь нужно приобрести путеводитель по острову. Это сделать просто – их печатают на всех языках мира и продают везде. В путеводителе больше полутора сотен фотографий и 37 наиболее интересных маршрутов, которые расписаны буквально по километру.

Отель, в котором мы остановились, располагался в местечке Платаниас в дюжине километров от бывшей столицы Крита – Хании. История острова насчитывает несколько тысячелетий, и ты невольно натыкаешься на следы древности. Именно на Крите известный по греческому эпосу лабиринт Минотавра и дворец царя Миноса. Правда, от дворца остались одни развалины, а лабиринт – в раскопках. Доисторические поселения, римские развалины, византийские церкви и турецкие минареты, венецианские крепости и бетонные бункеры второй мировой войны – всего этого хватает.

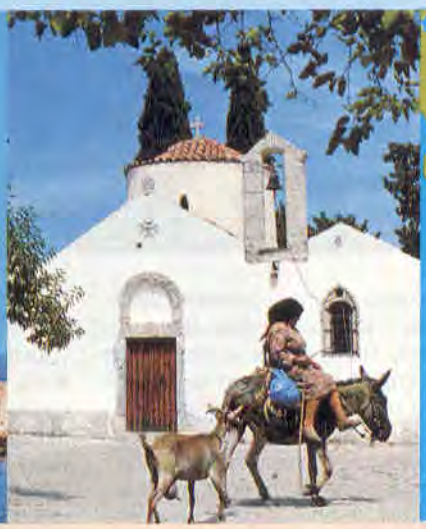
Оседлав Suzuki, первую поездку совершаем в Ханию. Бывшая столица оказалась маленьким очаровательным городком. Узкие улицы, крохотные, по московским меркам, паркинги заставили бы, будь мы на автомобиле, рыскать по городу в поисках свободного местечка. С парковкой мотоцикла проблем нет! Пешком углубились в лабиринт узких улиц – их ширина в некоторых участках меньше метра. Часа три лазали по городу и еще час... искали переулок, в котором оставили свой аппарат. Нашли, наконец, съездили в отель перекусить (у нас был полупансион, что означает шведский стол, и какой стол!.. Но это отдельная история) и вернулись в Ханию. На этот раз оставили мотоцикл в более запоминающемся месте.

На рынке глаза разбежались от изобилия продуктов, в носу приятно защекотало от запахов и потекли слюньки (а ведь мы были сыты). Особо интересны рыбные ряды. На прилавках в крошках льда разложены кучи морской «дичи» – от мелкой кильки до рыбы-меч, от креветок до неправдоподобно огромных омаров... И все, что из этого выберешь, тебе могут тут же и приготовить.

Вкусив креветок-гриль, отправились на набережную Старого города. Прямо на улицах растут апельсины и мандарины, но почему-то никто их не обтрясает (и мы тоже не стали).

Возникли сложности семейного характера, когда наткнулись на нескончаемые ряды ювелирных магазинов. Перемещение по ним с женщиной становится утомительным. Но ряды золото-серебряных прилавков окончились, и глаза перестали разбегаться от драгоценных шедевров. Спустились на набережную к старому венецианскому порту. Красота! Рядом с портом маленькая бухта, здесь старый, но действующий маяк. И другая достопримечательность: бухта представляет собою одно сплошное кафе, растянувшееся вдоль всей набережной.

Начало темнеть, и весь этот низкорослый очаровательный городок (здание в четыре этажа по местным меркам – уже высотка) зажегся разноцветными огнями. Витрины магазинов, кафе, баров, дискотек, залов игровых автоматов – все это мерцает и переливается,



каждый хозяин по-своему пытается завлечь клиентов... Потусовавшись в праздношатающейся толпе, осмотрев достопримечательности, уставшие, но довольные, вернулись в отель. Остаток ночи спалось крепко и сладко.

С утра потянуло в Элафонис. Когда гид в отеле рассказал, что на его побережье розовый песок и разноцветная вода, не поверили. На самом деле так и оказалось. Элафонис – это островок, отделенный от Крита мелким бродом. Из-за небольшой глубины и в силу того, что песок здесь действительно розовый, вода кажется разноцветной. Масса удовольствия – побарахтаться на теплом мелководье!..

Вкусив его, захотелось от души поездить – и мы отправились в горы. И не просто в горы, а в Самариинское ущелье. Оно протянулось на 18 км и считается самым длинным в Европе. При высоте образующих его скал 1450 метров ширина в самом узком месте составляет три метра. Дорога через горы с хорошим, без ям, асфальтом изобилует крутыми и крутейшими – до 180 градусов! – поворотами. По краю дороги – обрыв метров 200 глубиной, и он без ограждений! Когда проходишь поворот по кромке и камушки сыпятся вниз, получаешь такие порции адреналина!.. А какие панорамы открываются сверху!..

Хочу похвалить «поведение» «Сузуки» в горах – ни разу не пожалел, что выбрал его. На спусках и подъемах мотоцикл строго «следовал» за ручкой «газа», и я почти не пользовался тормозами. За несколько часов напряженной езды по горам я совсем не устал и получал только удовольствие...

У подножия ущелья дорога кончается, дальше только пешеходный маршрут для выносливых туристов, способных 6–8 часов шагать по камням. Я к ним не отношусь, на мотоцикле туда не пускают, поэтому мы обосновались в кафе, расположившемся прямо на краю ущелья. Площадка со столиками нависала над обрывом, с нее открывался грандиозный вид на Самарийское ущелье.

В кафе в этот час, кроме нас, были только хозяин с хозяйкой. Я подивился, как при столь малом количестве посетителей и умеренных ценах кабачок не «прогорает». После объяснений сделал выводы: затраты «на производство» здесь невелики – это не Москва, и хозяева кормят только туристов. А у нас бы они кормили еще и пожарных инспекторов, налоговую, санэпидемстанцию и прочих из своры чиновников (о рэкетирах я уж не упоминаю). Им не приходится держать бухгалтера для составления ежемесячных, ежеквартальных, полугодовых и прочих отчетов. Вот почему цены здесь умеренные, что особенно важно для заезжего отдыхающего едока...

Опять отвлекся на тоску по Родине. Лучше – о Крите.

Он показался мне очень большим. За две недели мы не облазали и половины острова. Нас очаровали маленькие городки и деревушки с древними загадочными названиями: Сугия, Сфакия, Франкостело, Палеохора... Если что и раздражало, так это отсутствие указателей на дорогах, особенно на развилках. А если они и есть, то надписи на них не всегда соответствуют действительности. Както в горах, подъехав к очередной раз-

вилке, мы обрадовались информации на указателе: до нужного нам городка 7 км направо. На мгновение смутило то обстоятельство, что налево дорога показалась более наезженной, а ведь ехали мы в посещаемое туристами место. Но поверили, свернули направо, а через пару сотен метров дорога начала сужаться, пошла резко вниз, а тут и асфальт закончился. Вот где пригодился дорожный просвет нашего эндуро и приличный ход подвесок! Камни на грунтовке выросли в размере и стали величиной с приличную картофелину – передвигаться по ним не очень-то приятно. Но ведь по указателю – до цели нашего марш-броска всего-то семь километров – и мы решили не возвращаться. Где-то через 15 км повстречали местного обитателя на ишаке, командующего стадом баранов. Попытки выяснить у водителя длинноухого, куда ведет эта ослиная тропа, результата не принесли. Коренной житель приветливо улыбался, что-то лепетал на чистом, как показалось, греческом языке и указывал куда-то вдаль. Решили двигаться вперед, и километров через десять выбрались на асфальт, а по нему уже до города. Но не до того, в который сбирались попасть... Или здесь направление стрелок следует понимать с точностью до наоборот?

По дороге на Ретимно в районе Георгиуполи свернули с трассы, чтобы осмотреть единственное на Крите горное озеро Коурна. Удивительно, но находясь всего в 10–12 км от очень соленого моря, вода в нем совершенно пресная.

Другие места с большими количествами пресной воды – только бассейны аквапарков. Мы побывали в одном из них с трудновыговариваемым названием Люминамполис. Надо заметить, что даже такое популярное место мы нашли не сразу. Дорога петляла среди зарослей двухметрового тростника, и указателей мы так и не встретили... Вру, один был – рекламный щит на выезде из нашего города...

К сожалению, в лабиринт Минотавра так и не попали – из-за раскопок. Может, оно и к лучшему? Кто сказал, что в лабиринте был лишь один минотавр?..

Особое впечатление на меня произвела информация о том, что уже несколько тысяч лет назад во дворце царя Миноса соорудили канализацию. Рассуждаю так: где канализация – там и цивилизация... Совсем некстати вспомнил про нашу дачу – сюда цивилизация дойдет нескоро...

ПУТЕШЕСТВЕННИКУ НА ЗАМЕТКУ

Пара советов для тех, кто соберется на Крит:

- заказывая отель, не покупайте полный пансион, то есть трехразовое питание: возвращаться откуда-нибудь на обед не захочется. Тем более, что интереснее поесть где-нибудь по дороге в одном из сотен ресторанчиков;
- греческая кухня вкусна и разнообразна;
- смело берите с собою детей, для них обустроены игровые площадки;
- в магазинах вас приятно удивят цены на спиртные напитки, причем не только на местные: бренди и ликеры дешевле, чем во фри-шопе в Шереметьеве;
- когда будете брать мотоцикл в прокате, уточните, полная ли страховка; внимательно осмотрите все, даже мелкие повреждения и царапины – описание их включите в документ.

DAYTONA

«К черту зиму» – лишь один из лозунгов знаменитой Daytona Bike Week, которую американцы скромно называют «Величайшим байкерским событием планеты». И они не врут. В нынешнем году 61-ая по счету мототусовка собрала более полумиллиона участников! Хотя официальная ее история отсчитывается с 1937 года, впервые мотоциклисты устроили себе праздник в этом месте аж в 1904 году – когда обнаружили, что ласковое тепло Флориды позволяет не закрывать сезон, а местные укатанные пляжи так и взывают погонять!

К первым дням марта полчища мотоциклистов устремляются к солнцу и пляжам. Неважно, что в этом году Флорида встретила их дождем и холодом – через

Фото «Easyriders»

несколько дней она обласкала тусовку приятным теплом. Гонки и концерты, байк-парады и прочие оттяги – счастье каждому, и чтобы никто не уехал обделенным. Не случайно в последние годы самые солидные компании стали устраивать премьеры своих байков не в стерильных выставочных павильонах, а именно в Дайтоне. В этом году счастливчики своими глазами узрели Indian Chief с мотором собственного – индиановского производства, мотоциклы неведомой доселе компании Redneck Choppers и первый кастом на основе Harley-Davidson V-Rod.

Солнце, дороги и Daytona Bike Week – forever!

ВЫБЫЛ ИЗ «ПУЛЯЛЬЩИКОВ»

Андрей КУЛАГИН, г. Москва,
участник чемпионата РФ по шоссейно-кольцевым гонкам,
фото **Владимира БЕЗРУКОВА**

Удирать на спортбайке от автоинспекторов на «Жигулях» – все равно, что играть в перегонки реактивному истребителю и «кукурузнику». Мне эти «догонялки» надоели уже на второй раз. Второй раз о таких «подвигах» в тусовке даже скучно рассказывать... Тогда я еще ездил на «четырехсотках»: освоил один, пересел на другой, безумцем летал по хитросплетениям улиц и проспектов. Кто ездил на «шоссейнике», поймет: передвигаться на скоростном аппарате, не нарушая правил, просто невозможно.

А кайф не шел – пресытился. И я захотел большего. Задумал приобрести байк, на котором открыть ручку «газа» на полную было бы страшно. Новый большелитровый я не потянул бы по деньгам. Но подвернулся Honda Fireblade 1997 года – его и выбрал, он был мне по карману. И еще вот почему: он сочетает в себе редкие качества – массу «шестисотки», но мощность «литра». Я не впервые столкнулся с Fireblade и знаю по практике работы механиком, что надежность его мотора поразительна: встречал экземпляры, откатавшие более 50 тысяч километров, из которых езды на заднем колесе – порядка тысячи, но и в них все в порядке. Система смазки Honda в принципе не приспособлена к таким издевательствам, однако двигатели этих «японцев» не подают признаков скорой кончины.

Чего только я на нем не вытворял! И, конечно же, попадал в «милицейские истории». Однажды автоинспектора перекрыли МКАД фурами в надежде, что так меня «возьмут», так я развернулся навстречу потоку. Подобного хода событий они не ожидали... И снова я не испытал ни страха, ни гордости за такие «победы».

Отъездил полсезона и понял, что безбашенно гонять по городу – пустая трата времени. В «убеганиях» и уворачиваниях от «чайников», конечно, можно получить свою порцию адре-

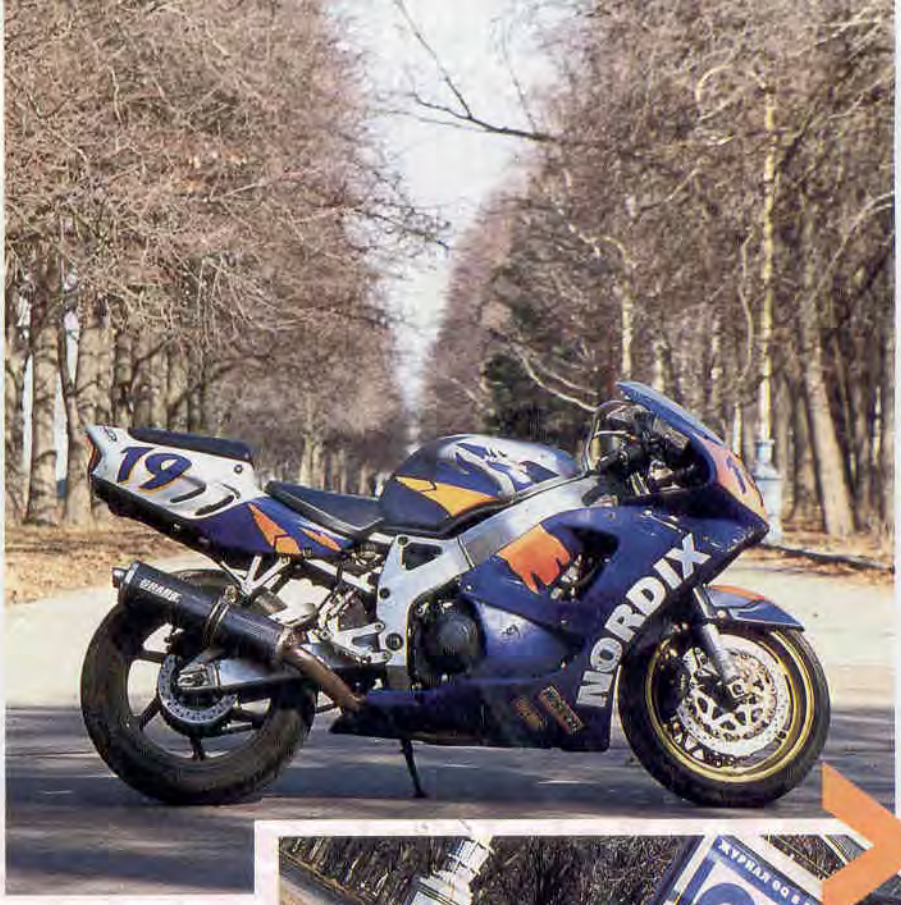
налина, однако он какой-то... грязный. И потом, не нравится быть дичью. А вот охотником... Нет, на работу в мотовзвод ДПС я устраиваться не собирался. А чего ж хочу? – опять и опять спрашивал себя. Поездил на Смотровую, с ее извечным самолюбованием – и это не мое. Точить лясы и в «прохватах» пугать кошек и прохожих – оставлю это для других...

Понял: хочу не убегать, а обгонять равных. А раз так – прямая мне дорога на шоссейно-кольцевые гонки. Авторитетов в спорте не боялся – чем они лучше меня? Руки, ноги, голова в шлеме – в этом мы равны. На мотоцикле я – сколько себя помню. Мастерство – дело наживное. А кто поотчаяннее – еще посмотрим.

Выезжая на первый старт, собирался приехать, ну, как минимум, в первой тройке. Оказалось, не все так просто. В той гонке, удачно стартовав, поначалу держался в пятерке лидеров. Потом понял, что в этой позиции торможу собою многих гонщиков, способных ехать быстрее. И пропустил вперед практически всех.

Освоил трассу, перенастроил мотоцикл – появились первые победы. Но не это главное. Самым важным стало то, что я открыл для себя мир, приносящий истинную остроту ощущений. В нем нравилось все: подготовка мотоцикла к гонке, требующая новых знаний, приобретение новых навыков, выработка тактики борьбы на трассе... Помог опыт выступлений в кроссе: там ведь тоже развивается чувство трассы. Выступал в личном зачете – и ощутил, как трудно без команды: сочетать в одном лице гонщика, механика и тренера непросто... Словом, головокружений от успехов не случилось.

Да и мой Fireblade оказался недостаточно приспособленным к таким заездам. К его управляемости претензий не возникало, а вот недостаток мощности дал о себе знать. Скажем, Yamaha YZF-R1, благодаря более сильному мотору, с легкостью обходит мой аппарат на прямиках. Зато на старте Honda вырывается вперед. Сообразил, что 128 л. с. моего мотоцикла недостаточны именно в гонке.



Мотоцикл пришлось доработать. Мой бюджет позволил сделать лишь самое необходимое. Штатная тормозная система в жестких условиях «кольца» быстро перегревалась. На переднее колесо смонтировал тормозные диски большего диаметра. Установил тюнинговые подножки: родные не только не удобны, но еще и низко расположены, что не позволяет глубоко «закладывать» байк при прохождении поворотов. Чтобы улучшить разгонную динамику, заменил моторную звездочку – поставил другую, в которой одним зубом меньше (и советую провести ту же нехитрую операцию всем владельцам такой же модели Honda). Поднял максимальные обороты движка – установил чип-тюнинг, прямоточную выхлопную систему и спортивные клапанные пружины. Облачил байк в специальный спортивный пластик, улучшающий аэродинамику и не позволяющий моторным жидкостям в аварийной ситуации пролиться на трассу.

Втянулся в «кольцо» – и желание «пулять» по городу вовсе пропало. В «кольце» есть все: интрига борьбы, адреналин высшей пробы и все, что его вызывает. Более того, есть своя тусовка. И еще: чувство, когда приходишь на финиш первым, не сравнимо ни с чем.

И другую истину открыл мне чемпионат. Как ни странно, участвовать в гонках безопаснее, чем «летать» по улицам. На спортивной трассе нет случайных людей, лохов и «чайников», нет открытых люков и «слепых» авто. Да, бывают и падения, да, спортсмены рискуют. Но ведь спорт без травм возможен лишь в форме компьютерного Гран-при (хотя и там можно, заигравшись, рухнуть со стула).

Мои мечты о супербайке начинают сбываться. Сезон 2002 года открою уже на новеньком Honda Fireblade.

Мотоярославец

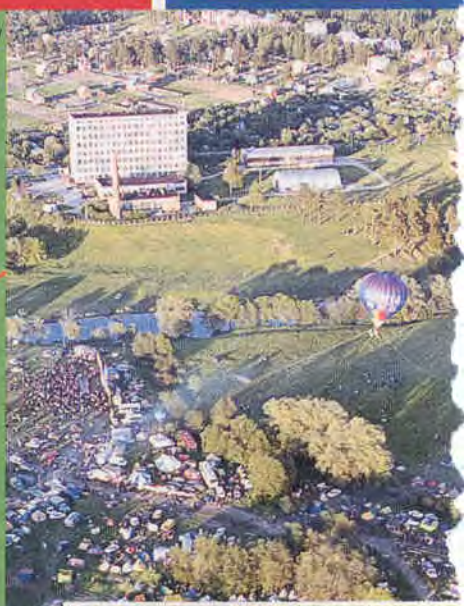
В МАЛОЯРОСЛАВЦЕ, НА СТАРОМ МЕСТЕ

600 ЛЕТ 1402 2002

Для тысяч мотоциклистов поездка в Малоярославец в начале лета давно стала если не главным событием сезона, то обязательной. Нынешний фестиваль получил имя «Мотоярославец». Его проводят администрация города и рекламная группа «Три-план».

Фестиваль пройдет не в начале месяца, как до сих пор, а с 28 по 30 июня. Почему? Многие помнят прошлогоднее «болото-трофи» – дожди и грязь подпортили настроение гостям и участникам. Теперь же, «перелопатив» метеосводки за последние двадцать лет, хозяева праздника определили самые «сухие» выходные: за все время наблюдений выпадали лишь три ма-а-аленьких дождичка. Так что теперь будет возможность повеселиться вволю, насладиться теплом и солнцем, отжечь на все сто! Таким ожидается Мотоярославец-2002.

Всего 86 километров от московской кольцевой по Киевскому шоссе – и вы в мотоциклетной столице России (неважно, что этот статус – всего на три дня). Уже в пятый раз старинный город гостеприимно примет мотоциклистов со всей страны. Организаторы обещают, что сейчас все будет происходить особенно пафосно – как-никак Малоярославцу исполня-



ется 600 лет, и сам Президент издал указ о праздновании этой знаменательной даты.

Что ждет гостей? Истинно малоярославецкий сервис с приятными нестоличными ценами на еду-питье, ярмарка с участием мотосалонов и продавцов-индивидуалов, которые привезут запчасти, аксессуары и даже кое-какую технику. Готовьтесь делать приобретения – когда еще сможете купить столько полезного без беготни и поисков!

Ну и какой фестиваль без плотной спортивной программы! Кроме традиционных скутерной гонки, мотокросса и дрэг-рейсинга, пройдут гонки на мини-байках, ATV, а также чемпионат по медленной езде.

Украшением фестиваля станет шоу стант-райдеров на центральной площади города: безбашенные трюкачи из московской Pilot racing team распишут малоярославецкий асфальт следами отожженной резины и повеселят зрителей бесчисленными проездами на каком хотите колесе... Короче, покажут, как далеко может завести чувство единения с мотоциклом. Состоятся и байкерские конкурсы – их организуют сами мотоклубы из разных городов страны. Принцип проведения каждого – «людей порадовать и себя показать».

Устроители полны решимости доставить удовольствие абсолютно всем приехавшим. Вам милее всего простое человеческое общение – «вэлкам» на поляну, то бишь в палаточный лагерь. Предпочитаете комфорт – вот вам расчудесная гостиница. Обожаете свежий воздух, но не любите «завтраки на траве» – пожалуйста, аренда удобных стуликов&столиков. Приехали на автомобиле и не хотите бросать его без присмотра на время веселья – для вас охраняемая стоянка за символическую плату... Создать приятную во всех отношениях атмосферу – главная забота организаторов Мотоярославца-2002.

Представители оргкомитета фестиваля на пресс-конференции, которая состоялась в конце апреля в столичном развлекательном центре «Метелица», уверены в собственных возможностях, – об этом заявил вице-мэр Малоярославца господин Кузин: «Будет лучше, чем об этом можно рассказать. Приезжайте – и поймете, что все 600 лет Малоярославец ждал именно вас».

Официальный сайт фестиваля www.motoyaroslavec.ru.

БОЛЬШЕ ТРЕХ НЕ СОБИРАТЬСЯ?

Праздник открытия сезона на Смотровой в этот раз проходил нетрадиционно – в два захода. Мотоциклисты растянули удовольствие...

Самые ярые тусовщики рванули на Воробьевы горы в первую субботу апреля. И собралось их рекордно много – около полутора тысяч мотоциклистов и «сочувствующих». Ближе к полуночи пробиться сквозь толпу представлялось делом сложным, на подъездах к главному тусовочному месту столичной мотобратии выстроились километровые ряды байков. Народ гулял, гудел, общался, не уходил, несмотря на, мягко говоря, прохладу и притеснения «людей в сером». Полчища милиции и гибэдэдешников перекрыли близлежащие улицы, а в какой-то момент останавливали и пытались развернуть почти всех, стремившихся попасть на Смотровую. Поблажек для бездокументных граждан не делали, как впрочем, и для слишком нетрезвых. Из осведомленных источников нам сообщили, что оштрафовано было свыше двух сотен человек. Но разве это могло остановить тех, кто ждал выезда всю долгую зиму? Оттянулись по полной!

Те, кто не догулял, не доехал или не дополз в первый раз, устроили дубль – так называемое «теплое открытие» – неделей позже, когда солнышко припекло. Тогда уже прибавилось полку иномарочников. Как обычно, по дороге «летали» на заднем колесе спортбайкеры и кроссмены, чопперисты катали девчонок. Скутеристы совсем ополоумели – на скорости носились по тротуару, вынуждая отпрыгивать гуляющих. Каждый «открывался» и отрывался как мог.

В толпе клубившихся байкеров был замечен депутат Госдумы Георгий Боос на своем Harley. Его «команда» намеревалась проехаться колонной к Белому дому. Но массовому заезду помешали сотрудники ГИБДД – они мастерски «просеяли» желающих. Группа самых целеустремленных все-таки пробилась к Дому правительства, но и там им не стало вольготнее. Боосу была инкриминирована попытка организации несанкционированного митинга – милиция ссылалась на некую статью, гласившую, что больше трех мотоциклистов собираться низзя. Это у них такая шутка. Но рвение властей можно понять: столь массовые скопления требуют контроля. Надо отдать должное ментам: работу с мотоциклетным населением вели по-отечески: «Чтобы и вам, и нам – без проблем. Ну, будя вам! Поездили – а теперь по домам»!

Но разве нас загонишь в стойло! Сезон начался, и теперь мы только и будем что кататься и кататься... ⏮

Надежда ОРЛОВА

БАЙКЕРС-OPEN

Нынешний год богат на открытия – праздники открытия мотосезона. Один из самых заметных и необычных организовал клуб «Ночные волки». Многих смутил чисто спортивный регламент мероприятия – учитывая, кто его организатор, все ждали байкерских забав-конкурсов. Однако же праздник удался.

Прошел кантри-кросс – гонка по грунтовой трассе с трамплинами. Причем не только на спортивных мотоциклах, но и на обычных дорожниках и скутерах. Самыми активными его участниками стали спортсмены из клуба «Терехово-13» – они участвовали в заездах на ATV и эндуро. Отважных байкеров, желающих погонять по кроссовой трассе на кастомах, нашлось немного, скутеристы и вовсе спасовали – предпочли роль зрителей. Но это можно отнести за счет того, что для многих стало сюрпризом, пусть и приятным, что круг интересов «Ночных волков» теперь настолько расширился.

Далее все по плану: «отстрелявшиеся» в гонке байкеры в окружении моторизованных зрителей ринулись в расположенный неподалеку Байк-центр, где до утра увлеченно занимались пивингом под эротическое шоу и концерт «Стендлес Блюз Бенд». Погуляли на славу, «въехали» в сезон круто! ⏮

Угнан спортивный мотоцикл Yamaha YZF-R6

Подготовлен к гонкам: колеса PVM, тормозные диски Ertiger, широкий руль MR, амортизатор Ohlins, глушитель Akrapovic и т. д. Спортивный пластик раскрашен аналогично мотоциклу, показанному на фото. Пропал крышка мотора пассажирана. За информацию – вознаграждение $3000. Тел. (095) 778-11-52

ООО "ДРТ"

Сложный ремонт алюминиевых и стальных рам после аварий. Большой опыт в изготовлении спортивных рам.

т./ф. 493-13-28.

т.: 8-902-134-45-29 E-mail:drt@df.ru

Заполните купон. Вложите в конверт и отправьте в редакцию по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10

На конверте сделайте пометку: «ШАНС»

июнь 2002

МОТО

ШАНС

ИГРАЮТ ВСЕ – ПОДПИСЧИКИ И ПОКУПАТЕЛИ ЖУРНАЛА В РОЗНИЦЕ

«ПИЛОТ» x2

Ф.И.О.

Адрес: почтовый индекс

Телефон: ( )

ИГРА ПО-КРУПНОМУ

СУПРОТИВ МЕНИНГИТУ

Ездить на мотоцикле **Максим Кадаков** мечтал давно, с тех пор, когда еще учился в школе. Да родители – свое: «Еще голову продует, менингит заработаешь... Лучше купим «Жигуля», будешь ездить, если так уж невмоготу...» Макс закончил школу, получил «права», семейство приобрело машину, но опять незадача вышла: папе водительское дело тоже очень понравилось, так что порулить сыну

Счастливые Максим КАДАКОВ (слева) и Виталий ХАБАРОВ.

выпадало нечасто. «Может, все-таки мотоцикл купить?» Но родители опять про менингит: «Побереги голову! Вот женишься...» Парень взял да и купил без спроса старенького «Ижа». Не то, чтобы назло, а просто ради воплощения мечты: они должны сбываться!

Прошло несколько лет, Максим возмужал, работает электриком, в сезон каждый день на мотоцикле «рассекает», ну и «Мото» регулярно читает. И вот ведь что в голову «надуло»: раз получают люди мотоциклы в розыгрышах журнала, то чем я-то хуже?.. И стал посылать купоны: не сложно, а вдруг повезет...

И повезло! Только не случайно, как Ивашке из сказки, а в результате тонкого, понимаешь ли, расчета. Придумал Максим какую-то свою систему – не больше и не меньше. Хитростью поделился с нами, когда за выигрышем приезжал. Проанализировали мы в редакции – действительно, работает. Пришлось с него слово взять, чтобы никому секрет не раскрывал, а то все наши призы быстренько перекочуют в Череповец, где Макс и проживает. «Так и быть... Но если мой родитель на два колеса «подсядет»...

А вы говорите: «Голову продует...» Все с мозгами нормально у Максима.

За призами подъехали еще несколько «умников». Как ни странно, у них тоже свои системы для игры. **Виталий Хабаров** из Черноголовки и **Дмитрий Итунин** из Смоленска играют без остановки – в этом и состоит их «выигрышная система». Попробуйте и вы – получится. Призов пока хватает.

Правила розыгрышей:

– разборчиво заполните купон;
– пришлите его в редакцию в течение месяца со дня выхода в свет журнала;
– ждите результаты розыгрыша.

Розыгрыш купонов из этого номера состоится в начале августа. Результаты будут опубликованы в сентябрьском номере и на нашем сайте www.moto.zr.ru.

Дмитрий ИТУНИН приехал за призом из Смоленска.

Победители розыгрыша мокиков «Пилот» в мае:

Кирилл Петухов из Зеленодольска (Татарстан)
Никита Соколов из Краснознаменска (Московская обл.).
Поздравляем!

В следующем номере – результаты розыгрыша среди подписчиков на второе полугодие 2002 года скутера **Italjet JetSet 50** за три тысячи зеленых денег.

«ДРАКОНЫ» ЛЕТАЮТ СТАЯМИ

Более 100 мотоциклистов собрались в начале апреля на центральной площади Коврова: здесь впервые по инициативе байк-клуба «Белые драконы» (президент – Михаил Киселев) состоялось организованное открытие мотосезона.

В нем участвовали и мальчишки, и наездники со стажем. 42-летний Юрий Жмурин приехал на зеленом «Банане», – так он называет свой мотоцикл-самоделку. Почти все детали (даже пластмассовый бак) он смастерил на... кухне. «Банану» более 20 лет, а выглядит будто новый...

Альберт Шарапов, правая рука президента «Белых драконов», увлекается восстановлением старой мототехники. В клубе, зарегистрированном только в нынешнем году, 25 человек. Девушек в его составе нет, но если у какой-нибудь из них в крови хоть капелька бензина, шанс стать членом клуба остается, – заверил лидер мотообъединения. Прибыли на тусовку со своим флагом и «Черные драконы». Если «Белые» тусуются в одном конце города, то «Черные» – в другом, те и другие сосуществуют вполне мирно.

Высокого «полета» и тем, и другим, а также всем съехавшимся на праздник пожелал один из самых известных и уважаемых граждан Коврова Валерий Петрушев, бывший генеральный директор прославленного ЗиДа. Кстати, завод поддержал идею праздника и, более того, выделил для его конкурсов призы – запчасти к мотоциклам, в том числе и двигатель. В приветственном слове прозвучало предложение в конце нынешнего лета в честь 85-летия предприятия провести в Коврове Всероссийский слет байкеров.

Елена МАЛКОВА

БАНК ДАННЫХ МОТООБЪЕДИНЕНИЙ СНГ И СТРАН БАЛТИИ*

■ **16 Татарстан**
«Золотая орда»
423834, Республика Татарстан, г. Набережные Челны, пр. Московский, д. 54/24, к. 412; тел. (8552)59-01-49, 58-75-25; факс (8552)59-01-59; e-mail: Zol_orda@pochtamt.ru; http://www.zolorda.ru; президент клуба – Юрий Ивлев (Тим)

■ **18 Удмуртская республика**
«Черный дракон»
427430, Удмуртская республика, г. Воткинск, ул. Ленина, 7, каб. 234, отдел по делам молодежи (для организации «Черный дракон»); тел. (34145)5-26-30; факс (34145)5-21-35; e-mail: vopdm@udmnet.ru; президент клуба – Руслан Суслонов

■ **61 Ростовская область**
«Движение вольных байкеров Ростова-на-Дону»
г. Ростов-на-Дону; http://freebikers.narod.ru; e-mail: freebikers@narod.ru; контактное лицо – Юрий Мишурин

■ **74 Челябинская область**
«Стальные драконы»
г. Копейск, ул. пос. Советов, д. 14а-14; тел. (3512)70-16-73; e-mail: STdracons@hotbox.ru; президент клуба – Андрей Остряков

■ **77 Москва**
«Братина», клуб православных мотоциклистов
г. Москва, тел. (095)138-0202, 138-6501; http://bratina.hoha.ru; e-mail: bratina.bratina@pisem.net; президент клуба – Александр Цвелев

■ **Украина**
«Matador MC»
г. Одесса, ул. Атамана Головатого, 81; тел. (38048)777-05-11; e-mail: birch@paco.net; http://www.biker.odessa.ua; президент клуба – Александр Максименко (Макс), тел. (38048)256-49-00; вице-президент – Стас Овчаренко

■ **Литва**
«Harley-Davidson Club Baltija»
Minijos str. 169/5, LT-5800 Klaipeda, Lithuanija; тел. (+370686)29169; e-mail: silverijus.baliunas@fortum.com; президент клуба – Silverijus Baliunas

■ **Латвия**
Oppozitors MC
Latvija, Riga, Ojara Vaciesa iela 2; тел. (+371)9780222; e-mail: reegs@one.lv; http://www.oppozitors.yo.lv; президент клуба – Aigars Bronka

* Дополнение к напечатанному в № 3-02.

БАЙКЕРСКИЙ КАЛЕНДАРЬ*

12.06. Байк-шоу 2002, г. Ростов-на-Дону
Проводит клуб «Cossacks MC». Стадион «Динамо», время проведения – с 12 до 24.00. Байкерские конкурсы, соревнования, выступление рок-групп Москвы и юга России.
Организаторы: (8632) 47-67-72, Алик Гоч, пейджер (8632) 618-600, аб. Гоч.

13.06–09.07. Марш-бросок в Сербию
с целью объединения братских славянских народов: Москва–Белоруссия–Украина–Приднестровье–Румыния–Болгария–Косово–Болгария–Румыния–Москва.
Проводит клуб православных мотоциклистов «Братина», г. Москва, тел. (095) 138-02-02, 138-65-01. http:/bratina.hoha.ru, e-mail: bratina.bratina@pisem.net.

15.06. Байк-шоу, г. Краснодар
Проводит клуб «Blacksmits MC» (8612) 695-880, 663-908.

22.06–25.07. Поездка на Ралли FIM-2002
Набережные Челны–Москва–Минск–Варшава–Будапешт–Венеция–Монако–Канны–Париж–Амстердам–Эссен (этап чемпионата мира по кольцевым гонкам)–Гамбург–Ольборг (Дания), Rally FIM–Копенгаген–Стокгольм–Хельсинки–Санкт-Петербург–Москва–Набережные Челны.
Проводит клуб «Золотая орда», Набережные Челны, тел. (8552) 59-01-49, e-mail: Zol_orda@pochtamt.ru http://www.zolorda.ru

26.07. Международное байк-шоу «Матадор»
3-дневное шоу. Концерт, шоу-программа, дрэг-рейсинг, мотоконкурсы, кастом-шоу, дискотека, конкурс татуировок.
Проводит клуб «Матадор», место проведения – село Фонтанка (около г. Одессы), б/о «Черноморский дельфин», тел. (38048) 777-05-11; e-mail: birch@paco.net; http://www.biker.odessa.ua

Июнь–июль–август Акции выходного дня
(каждые выходные) «Байкерский уик-энд». Парады по Одессе, мотоконкурсы, пивные конкурсы, музыка, призы.
Проводит клуб «Матадор», тел. (38048) 777-05-11; e-mail: birch@paco.net; http://www.biker.odessa.ua

02.08–04.08. 4-й Южнороссийский байк-фестиваль «Тамань»
Проводит клуб «Blacksmits MC», тел. (8612) 695-880, 663-908

Октябрь (начало). University Party
Пятилетие клуба «Blacksmits MC», тел. (8612) 695-880, 663-908

01.10. Закрытие мотосезона-2002 в Южном регионе
Проводится на б/о «Черноморский дельфин», рядом с селом Фонтанка (около г. Одессы).
Проводит клуб «Матадор», тел. (38048) 777-05-11; e-mail: birch@paco.net; http://www.biker.odessa.ua

Декабрь (дата будет уточнена) Фестиваль «Искусство татуировок».
Конкурс татуировок (шесть номинаций: черно-белая, в японском стиле, на мототему, портретная, лучшая женская, лучшая мужская).
Проводит клуб «Матадор», тел. (38048) 777-05-11; e-mail: birch@paco.net; http://www.biker.odessa.ua

* Дополнение к напечатанному в № 4-02.

ЗАРЯДИСЬ МУЗЫКОЙ!

Дороги заряжают энергией несущихся по ним мотоциклистов. Но куда они спешат? В подмосковный город Егорьевск! Здесь с 4 по 7 июля пройдет грандиознейшее мероприятие – мотофестиваль «Энергия дорог».

Все, кто был на 9-м Международном мотофестивале, помнят размах его музыкального представления: гигантская сцена, мощнейшие звук и свет, череда звезд отечественной рок-музыки. Все это проходило под лейблом «Энергия дорог». Зимой ничего не «смерзлось»: в различных городах России гремели концерты с участием хэдлайнеров – групп «Круиз», «Черный Обелиск», «Иван-царевичъ» и других. Рокерская жизнь не затихала на протяжении всего межсезонья. И вот – кульминация: музфеерия в Егорьевске!

Байкерский слет обрел солидный статус. Первый Московский областной мотофестиваль «Энергия дорог» будет проводиться при поддержке Администрации Московской области, Комитета по делам молодежи Мос-

ковской обл., Московского областного совета РОСТО, Администрации Егорьевского района, а также байкерских клубов «Дикие сердцем» (г. Егорьевск), «Восточные ястребы» (Ассоциация байкеров России), неоднократно проводивших свои концерты и байк-пати. Генеральный информационный спонсор мероприятия – журнал «Мото».

Все, кто не представляет своего существования без качественной рок-музыки, общения с единомышленниками, рева моторов армады мотоциклов и хорошего настроения, приглашаются на Первый Московский областной мотофестиваль «Энергия дорог».

Для мероприятия выбрана и специально подготовлена территория площадью 25 га. Организаторы устроили удобные подъезды и места для размещения участников. Важно, что для мотоциклистов не вводится отдельная плата «за колеса», – достаточно приобрести общий для всех входной билет. В лагере все будут обеспечены питанием, дровами, питьевой водой, биотуалетами.

По расширенной программе пройдут байкерские конкурсы и забавы. Каждый сможет поучаствовать в боях без правил, турнире по армреслингу, поиграть в пейнтбол... Состоится традиционная выставка мотопрома, шоу топ-самопалов, езда на заднем колесе, дрэг-рейсинг, мотокросс, «фигурка» и конкурс «Мотозвук».

Презентация фестиваля состоится в середине июня на базе мотоцентра «Странник» клуба «Восточные ястребы» (г. Жуковский), хорошо известного высоким уровнем и четкостью проведения своих мероприятий, безупречным музыкальным вкусом при составлении рок-программ.

И еще. Грандиозная тусовка насладится не только гала-концертом с участием звездных рок-команд, но здесь состоится и концерт-фестиваль молодых рок-коллективов «Хит-2002». Вас ждут в Егорьевске 4–7 июля!

СХЕМА ЛАГЕРЯ

(примерная площадь - 25га)

Условные обозначения

Сцена
Выставка
Дрова
Зона торговли
Служебный выезд
Въезд-выезд
VIP лагерь
Автостоянка
Палаточный лагерь
Платный туалет

ТРЕТЬЯ КАРТА

ЭКСПЕРТИЗА СИСТЕМ ЗАЖИГАНИЯ ДЛЯ ДВИГАТЕЛЕЙ «УРАЛА»

текст **Иван КСЕНОФОНТОВ, Александр ЛЕБЕДЕВ**

«Пиковая дама означает тайную недоброжелательность... Новейшая гадательная книга.»
А. С. Пушкин «Пиковая дама»

СТАВКА – НОМИНАЛ

Одна из трех карт пришла «не та» – и сгубила судьбу Германа... И мы, мотоциклисты, азартны – все немного игроки, и у нас свои «карты», удачные и неудачные «расклады». Вот и в двигателе оппозита существуют три разновидности электронных бесконтактных систем зажигания (БСЗ). Но «тянуть» их, как из колоды карту, наугад – глупо. «Расклад» разумнее «просчитать». Которой отдать предпочтение? Давайте разбираться.

Зажигание из Тюмени (завод ТАТЭ) сконструировали еще в советские годы, стоит оно теперь 600 рублей. СОАТЭ из Старого Оскола предложил свой блок перед появлением на свет «Вояжа», потребителю он обходится в 1200 рублей. А в 2001 году появилась БСЗ из Екатеринбурга, производит его «НПО Автоматика», она подороже – 1700 рублей. Считайте, это размер ваших ставок в игре.

ТРОЙКА, СЕМЕРКА, ТУЗ

В ходе экспертизы знакомство с электроникой начали... со старинной контактной системы зажигания за 300 рублей, похожей скорее на звонок от старого будильника. Она точно «пиковой масти»: масса подвижных деталей, пружинки и съедаемые искрой контакты – все это требует постоянного контроля и регулировки, иначе мотор потеряет мощность и перестанет заводиться. Грешна система и несогласованностью с частотой вращения коленвала: при росте оборотов катушка не успевает набрать всей электрической мощи, и искорка на свече слабеет. Такой «зажигалке» можно, не глядя, ставить «двойку» – дабы точно знать, на что способна, мы снарядили ее в оппозит (ИМЗ 8.103), а еще «прогнали» на тормозном стенде МГТУ МАМИ. Записали внешнюю скоростную характеристику.

Сколь ни старались отрегулировать контакты, двигатель до паспортных характеристик не дотянул (рис. 1 а). Беспристрастный контролер – мотор-тестер в том грехе «обвинил» зажигание. Синхронность искрообразования по цилиндрам нарушалась на 4–5 градусов при допуске 1°. Не удивительно, что от кика оппозит запускался нехотя. А обеспечит ли мотору бесконтактное зажигание заданные заводом характеристики?

Тюменская БСЗ с обычной катушкой Б204 (фото 1) помогло мотору завестись с «пол-оборота». Ручку «газа» – на себя, дроссели – «на взлет», и оппозит уверенно двинул стрелку динамометра стенда вверх, наращивал

Фото 1. Тюменская БСЗ: 1 – статор; 2 – ротор; 3 – коммутатор; 4 – катушка зажигания (Б204).

Фото 2. БСЗ из Старого Оскола: 1 – катушка зажигания (135.3734; МТ14); 2 – ротор; 3 – статор, объединенный с коммутатором.

Фото 3. Бесконтактное зажигание из Екатеринбурга: 1 – коммутатор и датчик Холла собраны в один блок; 2 – ротор выполнен в виде модулятора с двумя прорезями; 3 – катушка зажигания (3705060).

мощность сообразно росту оборотов. Характеристика крутящего момента совпала с цифрами, прописанными заводом, но... при показаниях тахометра до 4500 об/мин. А при более высоких оборотах момент то совпадал с нормой, то падал. Почему? Ответ светился на экране тестера: мешали пропуски в зажигании (рис. 2). Если мотор-тестер обнаружит хотя бы один зубец «а» на 5–10 нормальных «б», с зажиганием непорядок. Оно или не соответствует типу двигателя, или в схеме появился дефект. На десяток вспышек смеси в цилиндрах пришлось два-три сбоя.

В этом стоит разобраться. БСЗ с двигателя вместе со свечами переместили на лабораторный стенд. В «колоде» изученных параметров нашлась пара «недобрых карт». Во-первых, зажигание тиристорное (с накоплением энергии на емкости). Схема через катушку выстреливает мощную, но кратковременную искру (рис. 3 а). Такие БСЗ – обычный спутник двухтактников, потребляющих легко поджигаемые богатые смеси. Четырехтактники питают более экономно, а короткий разряд неустойчиво воспламеняет обедненную смесь. А большего ждать глупо.

Во-вторых, «короткая» искра ужимается только в кротком зазоре между электродами свечи (0,5–0,6 мм). Попытались подтянуть искру к миллиметру (мы понимали, что это явный перебор) – и мощность мотора начала «садиться» на график «контактного».

Преимущество у тиристорного БСЗ все же есть: с нею искра легко преодолевает нагар на свече, даже на сверхзасаленных электродах она молотит за милую душу! Очень похоже, что такое зажигание в свое время заказывали военные, а именно во времена тотального дефицита (случались и они), когда главной задачей для техники было не побеждать, а хотя бы доехать до базы.

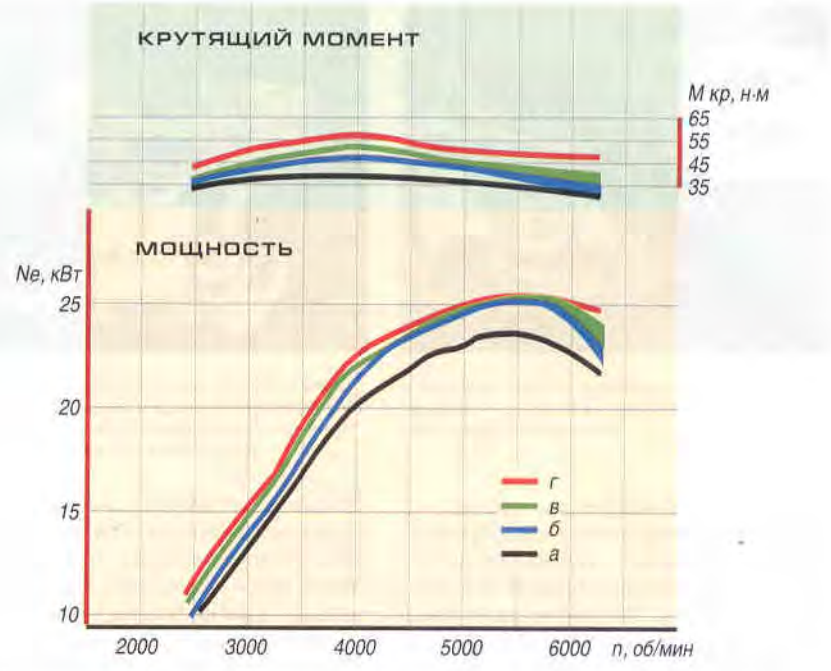


Рис. 1. Внешние скоростные характеристики ИМЗ 8.103 оснащенного: а – контактная система зажигания, б – БСЗ производства Тюменского завода автотракторного электрооборудования; в – БСЗ, выпускаемая Старооскольским заводом автотракторного электрооборудования; г – микропроцессорная БСЗ, созданная в НПО «Автоматика», г. Екатеринбург.

Конструкция старооскольской БСЗ, на первый взгляд, схожа с предшествующей (фото 2). Датчик – моток проводов, надетый на магнит, рядом алюминиевый ротор с двумя железными вставками (один в один – тюменские детали). Правда, коммутатор поменьше, он угнездился на статоре, и катушка у него «своя».

Схожесть «зажигалок» проверили на безмоторном стенде. И – никакого родства! Зажигание из Старого Оскола – мощное автомобильное (рис. 3 б). Искра с ним не хуже тюменской, длительность ее «жизни» – в сотню раз больше (1,1 миллисекунды), и это при зазоре между электродами свечи в целый миллиметр. Значит, и горючая смесь с ним пылает мощнее. Моторный стенд сей факт не замедлил подтвердить.

Оппозит заметно «повеселел» (рис. 1 в), характеристика мощности в зоне от 2 до 4 тысяч оборотов коленвала возросла на 0,3–0,5 кВт. На номинальных оборотах мощность совпала с паспортной. Впрочем, движок пытался даже ее превзойти, но не был стабилен: крутящий момент то рос, то падал.

За разъяснениями, что это за явление, мы обратились к спецам. Те пояснили, что по своей природе индукционный датчик (катушка на магните) привередлив к изменениям режи-

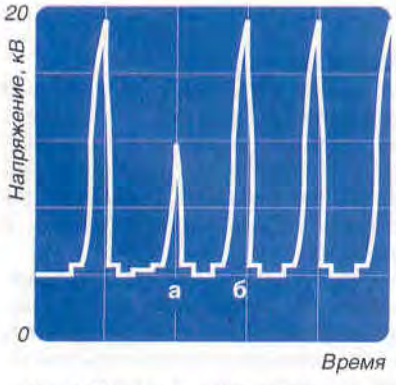
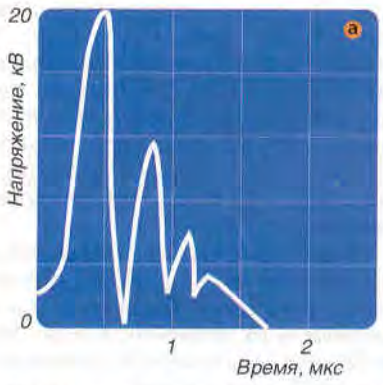


Рис. 2. Испытания мотор-тестером: а – короткий пик – пропуск в воспламенении горючей смеси; б – такие зубцы сопровождают нормальный процесс воспламенения.



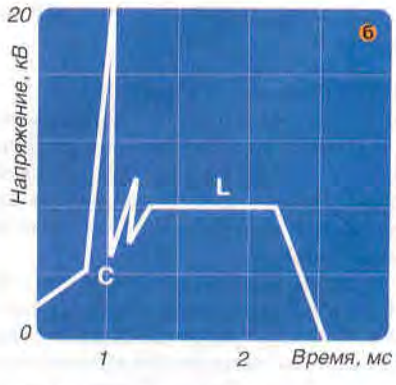


Рис. 3. Осциллограммы разрядов катушки зажигания: а – «тиристорное» БСЗ – мощный, короткий разряд. Обедненную смесь поджечь удается не всегда, возможны пропуски в воспламенении горючего; б – батарейное зажигание выдает «долгую» искру, состоящую из разряда, похожего на «тиристорный» (зона «С») и дополнительного (зона «L»), гарантированно поджигающего бедную смесь.

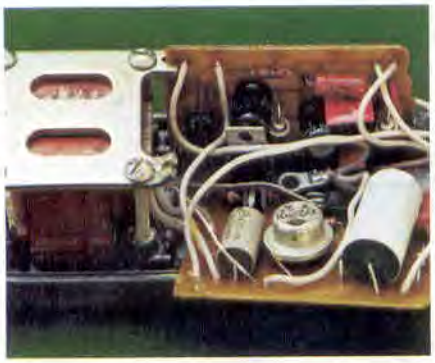


Фото 4. Тюменские платы ручной пайки собраны из устаревших деталей. Их надежность невысока.

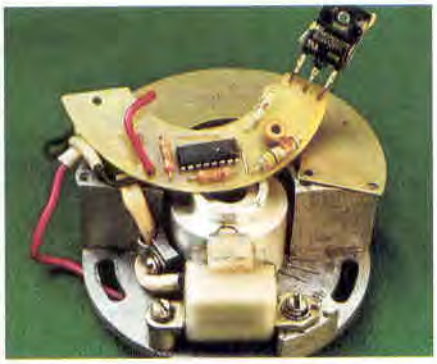


Фото 5. БСЗ из Старого Оскола насыщена качественной электроникой. Надежность элементной базы – на уровне. Но часть деталей по старинке «соединены» вручную – паяльником.

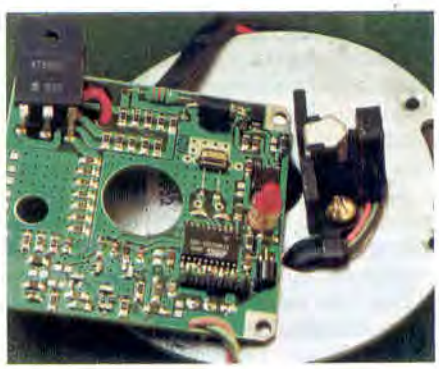


Фото 6. Екатеринбургская БСЗ собрана по современной технологии с применением робота.

мов оборотов коленвала мотора: на высоких и очень низких частотах вращения его сигнал становится нечетким, и коммутатор с трудом «распознает» команды. Мы уменьшили зазор между ротором и датчиком (его заводская норма – 0,35 мм). Но кончик распредвала (носитель ротора) испытуемого оппозита чуток «того» – качался в подшипниках. Случился перебор – ротор тут же исцарапал датчик. Не мухлюйте, нарушая заводские правила, – зажигание и без того себя оправдало!

Екатеринбуржцы впечатлили монолитностью своей конструкции (фото 3): эдакий металлический, немного приплюснутый сверху «туз». И катушка элегантна – без потеков клея, как у «оскольской», и не сравнима с «тряпичной» оберткой Б204. В этой БСЗ обнаружили «жигулевский» датчик Холла – спутник самых надежных блоков зажигания конца XX века. Первые же замеры вывели его в лидеры: графики крутящего момента и мощности показали хорошие результаты в зоне 2500–3500 об/мин. Ниже обороты – результат на уровне БСЗ из Старого Оскола. Выше – возникало небольшое приращение «энергетики», причем стабильное и безо всяких сбоев (рис. 1 г). Похоже, мы нащупали «туза» для оппозита.

КОЗЫРЬ В РУКАВЕ

Еще одно преимущество электроники в том, что она обеспечивает устойчивую работу двигателя при «подсевшем» аккумуляторе. А давайте-ка понизим «рацион» электропитания всем испытуемым.

Наличие искры проверили на специальном имитаторе свечи зажигания. «Тюмень» удержалась до 10 вольт и выдала на катушке зажигания положенные 15 кВ. «Старый Оскол» стал давать сбои также при девяти вольтах и вовсе «скис» с восемью. «Екатеринбург» сохранил все свойства зажигательного устройства и при восьми, и при семи вольтах. Однако эти показатели получены при испытании на лабораторной установке. Проверим их теперь на работающем моторе.

Температура – 0°С, в электросети «Урала» – 8 вольт (по жизни, ниже бывает редко). Прокручиваем мотор ногой. В «вялом» режиме – не более 10–20 оборотов в минуту коленвала. «Урал» только фыркал и чихал, двигатель запустился только тогда, когда установили екатеринбургскую систему зажигания. Ужесточили условия – сняли аккумулятор, заменили его 9-вольтовой батарейкой от тестера. Мотор завелся!

ЭТИКЕТ ИГРЫ

По действующим нормам, системы зажигания нужно обследовать по регламенту, предусмотренному пунктами ГОСТа 3940-96. Мы проигнорировали их, и намеренно – исходили из того, что все узлы тестируемых БСЗ прошли сито ГОСТа на заводском выходном контроле и подозревать в «шулерстве» заводы с репутацией не имеем права. Поэтому сразу вторглись внутрь БСЗ – в детали электронных плат.

Тюменские платы (фото 4) пересыщены устаревшими деталями (микроэлектроникой здесь и не пахнет). По мнению, высказанному специалистами, их надежность сомнительна. Хитросплетение проводов и ручная пайка вынуждают включить эти изделия в группу риска: человек-паяльщик – не робот, может ошибиться скорее, чем машина.

В платах из Старого Оскола электроника современнее (фото 5), эксперты отметили высокую надежность и долговечность их элементной базы. Разработчики установили в коммутатор отличную микросхему и мощный транзистор фирмы Thomson – известного разработчика драйвер-схем для БСЗ. Но вот «сидят» они не совсем ладно: микросхема впаяна вручную (как и ряд других деталей), а выходной транзистор от перегрева не защищен, как это полагается, индивидуальным радиатором.

Сборку Екатеринбурга охарактеризовали так: микроэлементный монтаж, выполненный роботом. Наконец-то высокие технологии (Surface Mounting Davies) догнали российский оппозит! Погрешностей нет! Впрочем, одна все-таки обнаружилась, но на макроуровне. Управлять катушкой зажигания уральцы «доверили» брянскому транзистору. По сравнению со старооскольским Thomson, он явно слабоват: по токам нагрузки – на треть, по термоустойчивости – почти наполовину.

Почему мы уделяли столь пристальное внимание к градусам? Объясняем: при работе транзисторы нагреваются до 50–80°С, ведь катушки прогоняют через них ток 5–8 Ампер. Тепло нужно сбрасывать через радиатор «на улицу», а ее и нет: БСЗ спрятаны в глубинах мотора «Урала», где тепла – выше крыши: здесь «лишние» 40–50°. Еще чуть-чуть – и транзисторы «поджарятся». У оскольцев – по причине того, что слаб радиатор, у екатеринбуржцев – транзистор. А это – «минусы».

ДЖОКЕР

Под занавес испытаний нам передали еще одну БСЗ. Прибыла она из Бельгии, производитель – фирма Van Noyen Tools, которая снабжает Западную Европу системой зажигания для экспортированных туда «Уралов» и «Днепров».

Не без трепета прикоснулись к чужестранке. Что внутри? Датчик – две индуктивные катушки и ротор с магнитами. Он напомнил тюменско-оскольские «композиции». Коммутатор неразборный – залит в пластик. Жаль – не сможем оценить детали. Катушка с виду напоминает екатеринбургскую...

Фото 7. Зажигание из Бельгии: 1 – статор и датчики; 2 – коммутатор; 3 – катушка зажигания.

Какова голландская БСЗ в деле? Установили «зажигалку» на испытательный стенд... Ё-моё! Судя по показаниям приборов, она настолько «не супер», что впору сравнить ее с тиристорной тюменской.

Проверяем, как работает эта БСЗ в нашем ИМЗ 8.103. Результат? Как и ожидали, мотор «разошелся» только до графика устаревшей российской схемы с «короткой» искрой (рис. 1 а). Вот тебе на! Мы-то были убеждены, что если голландское – значит, суперсовременное.

Трудно было расстаться с надеждой, что «евроБСЗ» сверхнадежна. Проверили – провели испытания по «временам года», прописанным в ГОСТе. Вначале – «холодной зимой». В термокамере испытуемого «скрючило» уже при –15°С, коммутатор почти перестал реагировать на сигналы датчиков. Потом – в условиях горячего лета: при жаре +30°С за полчаса работы коммутатор и катушка перегрелись, к ним нельзя было прикоснуться. А ведь БСЗ обязаны выдерживать и –25, и +40 градусов.

В ГОСТ «Ignition sytems» не вписалась. Оставить ее в нашей экспертизе «картой» вне номинала и масти? Какие-то вещи трудно «из сердца вон», ведь стоимость иноземки – 4500 рублей.

Подытожим. Без сомнений, лавры первенства заслужило изделие из Екатеринбурга. Старооскольский вариант тоже неплох, но он уступает победителю в четкости работы. Тюменское изделие замыкает этот короткий рейтинг.

Редакция благодарит за содействие в проведении экспертизы сотрудников отдела «Аппаратов зажигания и систем тревожной сигнализации автомобилей» ФГУП НИИАЭ, заместителя главного конструктора и сотрудников Московского завода автотракторной электроаппаратуры – 2. Магазин «Мотозапчасти на Авиамоторной – 99 RUS» за представленные образцы устройств зажигания.

АВТОРИТЕТНЫЙ ОТВЕТ

ЗВЕЗДА СОМНИТЕЛЬНОГО СЧАСТЬЯ

Многие владельцы мокиков «Пилот» интересуются, как меняется максимальная скорость, динамика и экономичность при установке ведущей звездочки с разным числом зубьев, а также влияет ли на технические параметры размер покрышки на заднем колесе. Разобраться с этим поможет инженер лаборатории дорожных испытаний ЗиДа Александр ВОРОНЦОВ.

– Испытания серийного «Пилота» проводили в два этапа: «в натуре», то есть на дороге, и на стенде с беговыми барабанами, имитирующими дорожную и ветровую нагрузки. Последовательно устанавливали на мокик ведущие звездочки с 14 (штатная), 15 и 16 зубьями. Ведомая оставалась штатной – с 42 зубьями. Во всех случаях проводили замеры на обоих видах покрышек, которыми комплектуются «Пилоты»: «наша» – 2,5x16" и корейская – Golden Boy 3,0x16".

Различий в динамике мокика испытатели не заметили, скорость же, как и ожидалось, на 16-зубовой звездочке (по сравнению со штатной) возросла на 5–10 км/ч. Этого достаточно, чтобы придирчивый инспектор ДПС оштрафовал за нарушение пункта 10.4 ПДД (превышение максимальной скорости, определенной технической характеристикой транспортного средства). Если уважать ПДД и ехать дозволенные 50 км/ч, то на каждой сотне километров загородного шоссе можно сэкономить 0,4–0,8 литра бензина.

Изменения в размере покрышки не вызвали ничего ни в ощущениях, ни в скоростных показателях.

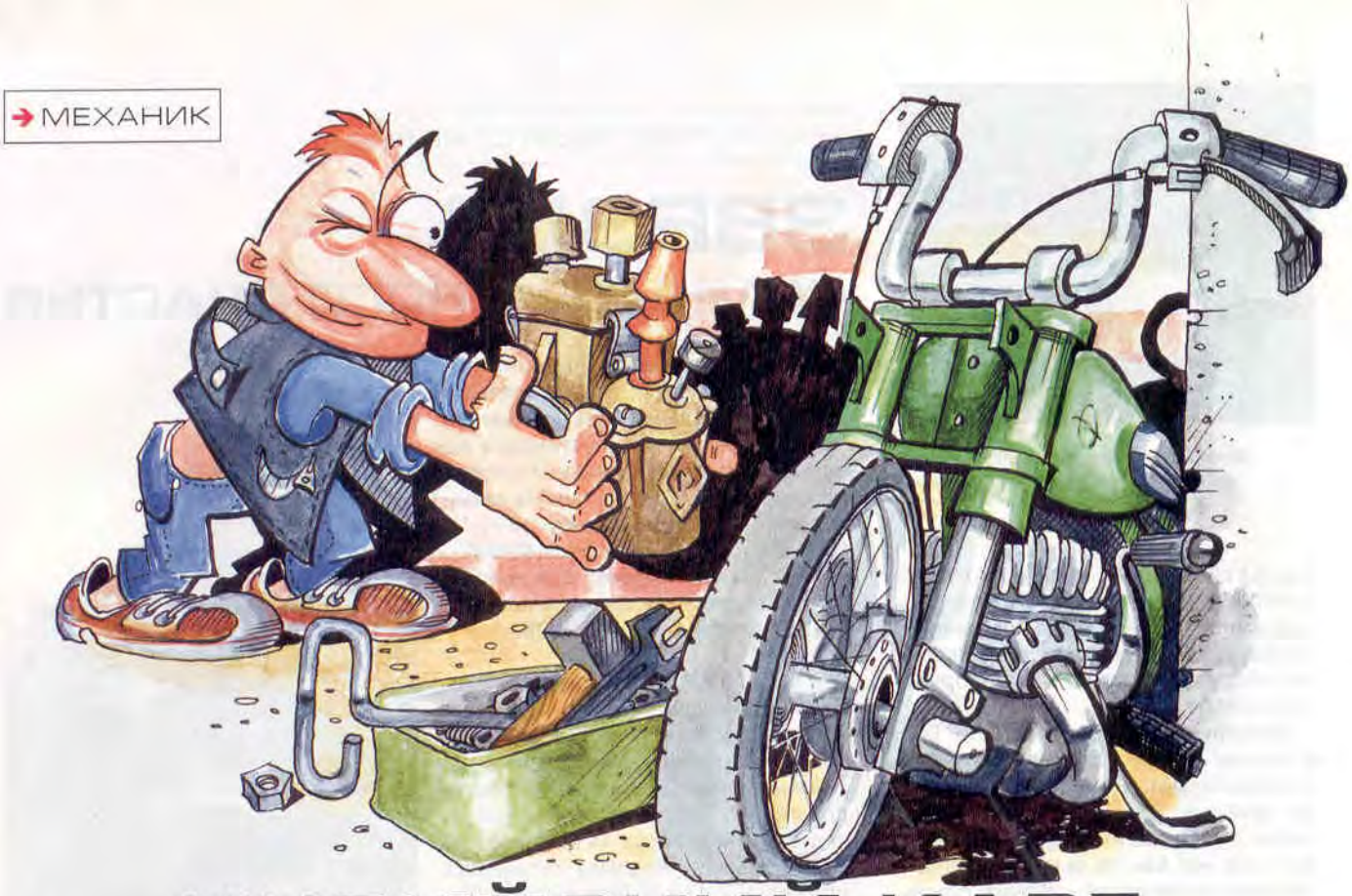
Эксплуатация же в городских условиях – с частым переключением передач (в городе Коврове не существует понятия «пробка» и особенного режима в час пик. – Прим. ред.) 16-зубовая звездочка увеличила «аппетит» мокика на 0,3–0,7 литра (на 100 км), а после того, как «обули» мокик в «большую» корейскую резину, расход возрос еще больше.

РЕАКЦИЯ РЕДАКЦИИ

Установить нештатную звездочку, на наш взгляд, – не криминал, даже если скорость при этом возрастает на 10 км/ч. Под гору и велосипед можно разогнать еще быстрее – была бы голова на плечах да навыки удержаться в седле. Нас больше волнует другое. Завод выпускает звездочки только «на 14», а между тем в магазинах и на базарах легко купить 15 и 16-зубовые (они, по словам продавцов, – ходовой товар). Каково их качество? Не слетит ли из-за сломавшегося зуба цепь, со всеми вытекающими последствиями? Это станет предметом рассмотрения одной из ближайших экспертиз «Мото»...

РЕЗУЛЬТАТЫ СТЕНДОВЫХ ИСПЫТАНИЙ МОКИКА «ПИЛОТ» С РАЗНЫМИ ВЕДУЩИМИ ЗВЕЗДОЧКАМИ

Количество зубьев	Время разгона от 0 до 50 км/ч с переключением передач, с	Время разгона от 40 до 50 км/ч на 3-й передаче, с	Максимальная скорость, км/ч при об/мин
14	10,53	5,10	52/5900
15	12,03	6,13	54/5800
16	12,73	6,47	55/5600



ИНДИЙСКИЙ КАРБ ПО-БЕЛОРУССКИ

Конструктивные особенности К-2401

Геннадий ПИЛЮКЕВИЧ,
г. Минск, Белоруссия

ПРОИЗВОДНОЕ

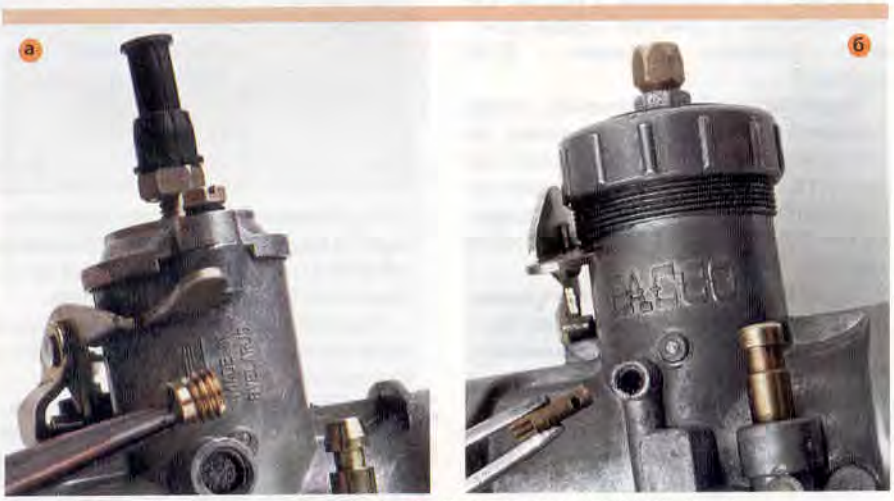
Прорву карбюраторов пропустил через себя за последнее десятилетие Минский мотовелозавод: российский К-65С, чешский Jikov 2924, индийский Рассо Р-47R и, в конце концов, создал собственную конструкцию прибора питания мотора – К-2401. Собственно, новинкой карбюратор не назовешь – его прототипом был «индус».

Белорусский «юнец» по внешности и начинке практически повторил «родительские» узлы и детали. Нечему удивляться: в карбюратор золотникового типа с механическим управлением дросселя от ручки «газа» привнести что-либо принципиально новое уже невозможно – белорусы лишь модернизировали ряд элементов.

ЧТО ЛУЧШЕ?

Крышка золотникового колодца К-2401 крепится двумя винтами. У «предтечи» она накручивается на корпус карбюратора по мелкой резьбе большого диаметра. «Закиснуть» ей (в период зимней «спячки» мотоцикла) или повредить ручками неумелого механика витки «тонкой» резьбы – легче легкого. У К-2401 эти беды исключены.

Каналы, связывающие поплавковую камеру с атмосферой, получили поролоновые вставки-фильтры, за счет этого исключено проникновение в нее пыли. Этой коварной субстанции в зоне карбюратора всегда в изобилии, особенно при движении по грунтовым дорога. Ею-то каналы



Система вентиляции поплавковой камеры карбюраторов: а – К-2401; б – Рассо.

Конструкция карбюраторов: а – К-2401; б – Рассо:
1 – крышка золотникового колодца; 2 – прокладка крышки; 3 – возвратная пружина*; 4 – крышка поплавковой камеры; 5 – прокладка поплавковой камеры и крепежные винты; 6 – поплавки и ось*; 7 – игольчатый клапан; 8 – золотник; 9 – дозирующая иголка и стопорная шайба; 10 – корпус карбюратора; 11 – топливный жиклер ГДС*.

* Взаимозаменяемые детали К-2401 и Рассо.

«предка» частенько «захлебывались».

Поплавки белорусского карбюратора отлиты из вспененной пластмассы. Они легче латунных Рассо и более чутко контролируют уровень топлива, да и подъемная сила у них больше. Значит, и запорные свойства топливного клапана выше. Помимо этого поплавки не могут прохудиться или, заполнившись бензином, утонуть.

Механизм К-2401, следящий за уровнем топлива, без последствий выдерживает поперечные наклоны мотоцикла – в распылителе не нарушается уровень топлива. Почему?

Пара поплавков качается на общей оси, запирающей игольчатый клапан. Иголка расположена под входом в диффузор карбюратора. Поэтому при движении в гору или разгоне, когда топливо отливает в сторону против хода мотоцикла, поплавки опускаются и открывают иголку. В карбюратор попадает дополнительная порция топлива, смесь обогащается – и мощность мотора подрастает. На спусках или при торможении клапан закрывается чуть раньше, чем на горизонтали – смесь обедняется и топливо экономится. Можно сказать, что карбюратор отслеживает «приливно-отливные» волны бензина в поплавковой камере, используя их во благо содержимого кошелька мотоциклиста.

Стальная игла запорного клапана снабжена эластичной демпферной шайбой. Благодаря ей клапан герметичен не только при езде по хайвеям, но и когда с них съезжаешь, чтобы добраться до места.

В СТУЖУ

Пусковое устройство используется только тогда, когда двигатель холодный. Утопитель поплавка из конструкции изъят – таковы требования экологов. Действительно, незачем зазря поливать бензином природу! Но и без этой «кнопки» карбюратор обеспечивает стабильный пуск мотора, охлажденного до минус 15°С. Устройство включается нажатием рычажка «вниз», поднимающим клапан подачи обогащенной горючей смеси в цилиндр двигателя через канал, расположенный вблизи дросселя. Поэтому при пуске ручку «газа» лучше не трогать. Стоит хоть немного ее повернуть – и весь воздух устремится в щель под дросселем, а не в систему обогащения, дополнительное топливо перестанет истекать, и холодный двигатель не запустится.

БЕЗ НАГРУЗКИ

Система холостого хода готовит малые порции горючей смеси для работы двигателя без нагрузки. В этом режиме дроссель карбюратора должен быть почти полностью опущен, оставляя в диффузоре узкий «просвет» порядка 0,8 мм – только тогда воздух устремится по пути «захвата» топлива из системы холостого хода. Поэтому и регулировку оборотов начинайте с того, что выставьте размер «щели» – винтом упора дросселя (винт количества), расположенным сбоку от колодца заслонки. Вторым винтом – качества, расположенным в углублении рядом с входным патрубком, добавьте воздух непосредственно в каналы холостого хода. Его регулировка традиционна: закручивая винт, смесь обогащаем, движением в другую сторону – обедняем.

Одновременно система холостого хода сглаживает переход при увеличении нагрузки на двигатель (читай – «даем газу»), включая подачу топливной смеси через дополнительное отверстие. Расположили его в «индо-белорусе» удачно – мотор выходит на полную мощность без провалов. Даже при перегрузках, при которых Jikov и К-65С заставляют мотор мотоцикла «чихать». И прекращается подача смеси «переходом» вовремя – на четверти открытия дросселя.

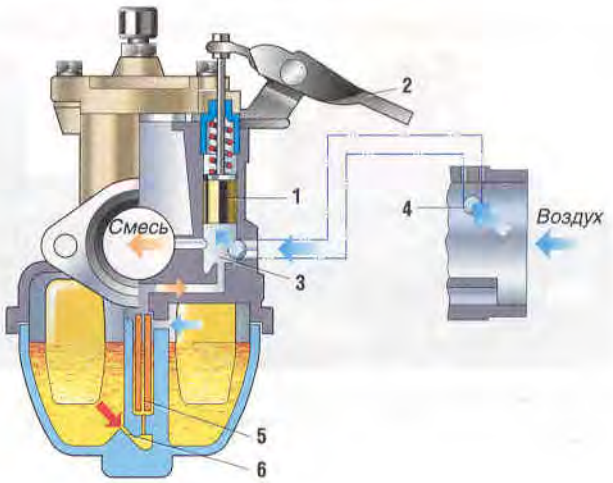


Схема пускового устройства К-2401: 1 – поршень; 2 – рычаг; 3 – полость; 4 – отверстие воздушного канала; 5 – эмульсионная трубка; 6 – жиклер.

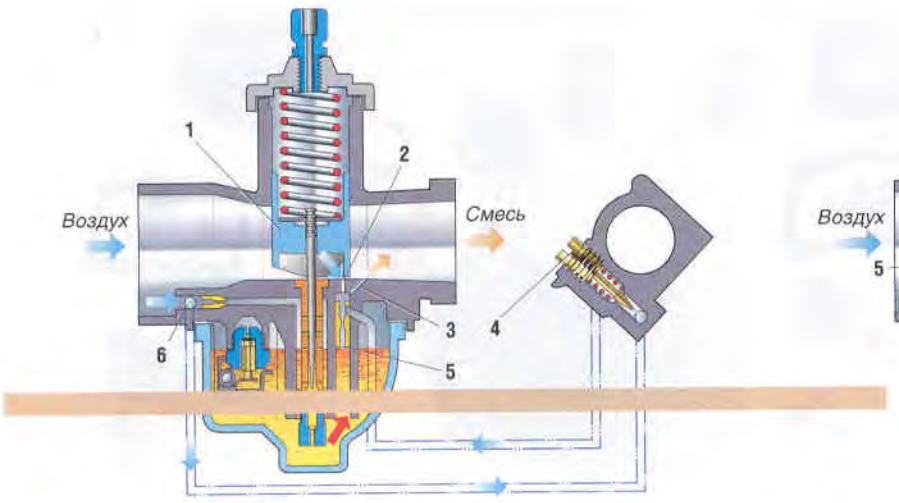


Схема системы холостого хода К-2401: 1 – дроссель; 2, 3 – каналы; 4 – винт качества; 5 – жиклер холостого хода; 6 – входное отверстие.

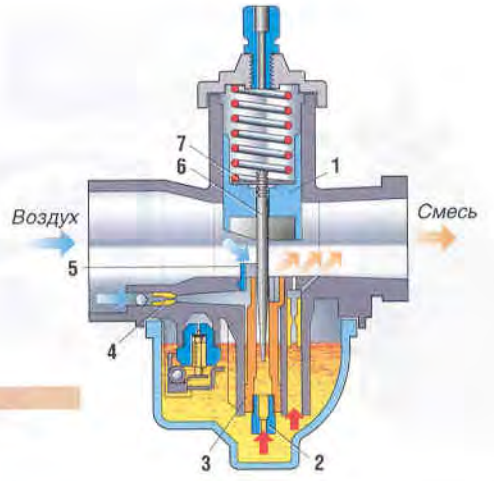


Схема главной дозирующей системы К-2401: 1 – дроссель; 2 – главный топливный жиклер; 3 – распылитель; 4 – воздушный жиклер; 5 – насадка; 6 – дозирующая игла; 7 – защелка.

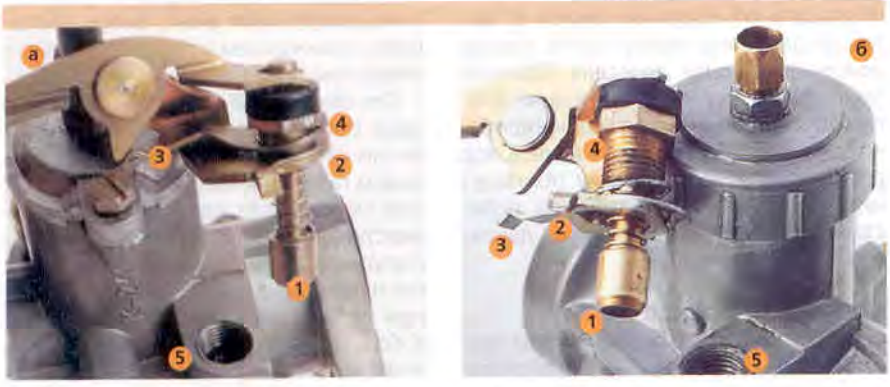
ТЯГОВЫЙ РЕЖИМ

Главная дозирующая система начинает работать, когда дроссель поднят более чем на 1/4 хода. Часть воздуха поступает через входной патрубок в отверстие с воздушным жиклером. Возле насадки распылителя создается значительное разрежение, которое затягивает топливо через главный жиклер в кольцевой канал распылителя, а далее – в диффузор. При положении дросселя от 1/4 до 3/4 хода количество поступающего в двигатель топлива определяется площадью «кольца»: сечение распылителя минус сечение конусной иголки. На последней четверти перемещения дросселя количество истекающего топлива зависит только от пропускной способности главного топливного жиклера и, конечно, оборотов коленвала.

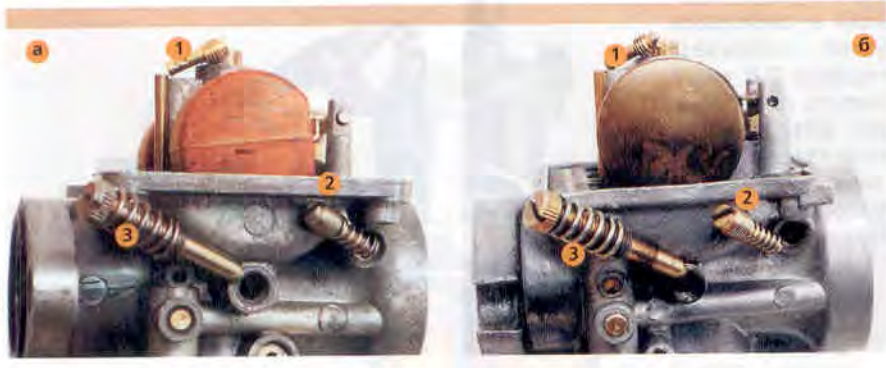
Относительно дросселя положение иглы можно изменять, для того на ее теле проточены канавки и есть защелка. Но не щелкайте ею без нужды: на заводе каждый карбюратор проходит тщательную регулировку – не сбейте ее. Диаметры диффузора и смесительной камеры К-2401 точь-в-точь как у «родителя» – 24 мм. Штатному цилиндру «Минска» большего не нужно.

К-2401 устанавливается на двигателях нового семейства мотоциклов ММВЗ с межцентровым расположением крепежных шпилек, равным 53 мм. При оборудовании им более старых моделей мотоциклов, вплоть до М-105, новый карбюратор потребует вмешательства напильника. Расточите его «уши» под овал так, чтобы в них вошли шпильки, разнесенные на 51 мм. Других доработок не потребуется.

От редакции. Производятся К-2401 в городе Вилейка на заводе «Зенит», известном своей оборонной продукцией. Здесь изготавливают приборы ночного видения, оптические прицелы и т. п. – это точное производство. Потому неудивительно, что карбюратор перенял не только положительные черты «родителя-индуса», но и развил их. Привлекателен карбюратор для российского покупателя и с точки зрения цены: Рассо Р-47R, как и Jikov 2924, стоят 550–600 руб., К-65С – 300–350 руб., К-2401 – 250–300 руб. А чтобы не было сомнений, что покупаете оригинальный товар, найдите на его корпусе марку К-2401, товарный знак завода «Зенит», надпись «Made in Belarus» и цифры, обозначающие месяц и год выпуска, пробитые на фланце карбюратора.



Узел управления пусковым устройством: а – К-2401; б – Рассо:
1 – запорный клапан с эластичной шайбой; 2 – стопорная шайба; 3 – фиксатор положения пускового устройства; 4 – резьбовая втулка; 5 – посадочный (резьбовой) колодец узла управления.



Система холостого хода: а – К-2401; б – Рассо:
1 – топливный жиклер*; 2 – винт регулировки качества смеси; 3 – винт, управляющий положением дросселя*.

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

свобода движения
моторные масла motul

Представительство:
(095) 443-0494, 443-1084
e-mail: distrib.msc@mtu-net.ru
www.motul.com

MOTUL
fluid force

Приглашаем к сотрудничеству региональных дилеров

ООО **Джет Формула** официальный дистрибьютор **Italjet Moto**

Весь модельный ряд 2002 года

ул. Генерала Белова, 26
тел.: 781 2374, 399 2390

italjet moto

ПРОДАЖА
МОТОТЕХНИКИ
И ПРИЦЕПОВ

РЕМОНТ
ОБСЛУЖИВАНИЕ
И ЭВАКУАЦИЯ

МОТОСАЛОН 4 ЭКСПРЕСС

МОТОЦИКЛЫ, СНЕГОХОДЫ ATV, ГИДРОЦИКЛЫ, СКУТЕРА

ШИНОМОНТАЖ ТЮНИНГ БАЛАНСИРОВКА
РАСХОДНИКИ ГАЛЬВАНИКА ЗАПЧАСТИ
ВОССТАНОВЛЕНИЕ ПЛАСТИКА ПОКРАСКА

АВТОМОТОШКОЛА

Москва, Сиреневый бульвар, 4 e-mail: kopchoniy@mail.ru
салон – т. **782-67-37**, магазин, сервис – т/ф **166-58-12/44-65**
время работы – с 10.00 до 18.00 ежедневно

У НАС ЕСТЬ ВСЕ, ЧТО ВАМ НУЖНО

ГИДРОЦИКЛЫ
КАТЕРА

АМФИБИИ

POLARIS

Сезонная распродажа снегоходов
СКИДКА ДО 20%

Sportsman 700 Twin

(095) 500-700-1

Оформление заказа по телефону, доставка бесплатно

Мотоциклы
из Европы
под заказ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
FORT
ПОСТРОЙКА ЭКСКЛЮЗИВНЫХ МОТОЦИКЛОВ
ТЮНИНГ

запасные части
аксессуары
одежда

Скутера
новые и б/у

Т/ф: (812)567-8870, 226-9770

Глухоозерское ш., д.14; bcsp@peterlink.ru, http://fort.biker.ru
ул.Маршала Тухачевского,д.22; Пейджер 327-0000 аб.118-30

YAMAHA HONDA BOMBARDIER POLARIS
SUZUKI ARCTIC CAT Kawasaki KTM

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

МотоАртСтудия
(095) 778-3969, 778-5553, 452-3187

ПОСТАВКА комплектующих оригинал/тюнинг
Германия, Финляндия, Япония и др.
РАЗРАБОТКА И ПРОИЗВОДСТВО деталей и узлов любой сложности:
поршни, шатуны, вкладыши, звезды, шестерни и др.
Б/У ЗАПЧАСТИ на "японцев" из Японии
РЕМОНТ И ОБСЛУЖИВАНИЕ мототехники, выезд к заказчику.
ВОССТАНОВЛЕНИЕ деталей, узлов, покрытий, наварка, шлифовка,
гальваника, полный спектр порошкового окрашивания.
АЭРОГРАФИЯ - художественная роспись мотоциклов и автомобилей.
Скорая помощь на дороге, круглосуточная эвакуация.
ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ по Б/У запчастям.
Круглосуточный БАР - с приятными ценами, закрытый пляж, водномоторники.

Мы работаем до 22 часов.
Москва, Ленинградское ш. 39.
Крупнейшая МотоФотоГалерея на www.motoart.ru
info@motoart.ru
Приглашаем на работу специалистов.

«...Воруют, и много воруют», – теперь эту фразу из классики можно отнести и к мотоциклам. Всех без исключения владельцев преследует опасение, что незащищенную двухколесную ценность могут умыкнуть. **Что делать? Защищаться!**

СТОРОЖА И ДНЕМ, И НОЧЬЮ...

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ШОК-СЕНСОР В РОЛИ ОХРАННОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ МОТОЦИКЛА

Андрей ДМИТРИЕВ, г. Москва

НА ЗАМОК!

Где взять охранное устройство? Отечественный мотопром ничего не предлагает. Импортные стоят дорого: от 70–100 у. е. за самое простое, да и поставляют их в Россию в мизерных количествах.

Соберите сигнализацию сами! Для этого не требуется ни состояния Рокфеллера, ни гениальности Эйнштейна. Лишь кое-что потребуется приобрести и доработать.

ВРЕМЯ И ЕМКОСТЬ

Обзаведитесь датчиком вибрации из состава тревожной системы автомобиля – шок-сенсором. Это практически готовая сигнализация, включающая сигнал тревоги (она вступает в действие при попытке укатить мотоцикл), и блокиратор несанкционированного пуска мотора. Расскажем о распространенных и недорогих (5–6 у. е.) моделях APS и Panther (фото 1). Если не лень, посетите места разборки старых машин – там датчик можно выщепить за копейки. Его схему надо лишь слегка «переучить».

Автомобильный шок-сенсор реагирует на удар (вибрацию) кратковременным тревожным сигналом, он длится всего одну секунду. Чтобы продлить ор, вскройте корпус коробочки и удалите цилиндрический конденсатор (1 мкФх50 В), отвечающий за длительность «тревоги». Он обозначен на печатной плате символом С6 (фото 2). На его место установите другую деталь с новым выбранным вами «временем». Учтите, что сигнал может несколько отличаться от данных в таблице. Величина отклонения зависит от качества и «возраста» конденсатора. Рабочее напряжение емкости можно выбрать от 16 В и выше – лишь бы деталь вписалась в схему по габаритам. Впаяйте ее, соблюдая заданную полярность, – на «родном» конденсаторе отрицательный вывод обозначен яркой полосой. На его место и ставьте «минус» монтируемой детали. Не обязательно покупать свежий конденсатор (и др. детали) – можно использовать и тот, что отжил свой век в бытовой «электронике».

Фото 1. Исходные элементы для самодельной сигнализации: 1 – аккумулятор от видеокамеры; 2 – шок-сенсор модели APS; 3 – вазовское реле типа 113.37 42.

Конденсатор С6 и соответствующее емкости время звучания сигнала тревоги

Емкость конденсатора, мкФ	4,7	10	22	47
Время работы звукового сигнала, с	10	16	35	60–70

ЗВУК

Тех, кто собирается использовать в качестве сирены штатный сигнал, предупреждаю: он потребляет большой ток (5–6 А) и быстро разряжает маленький мотоаккумулятор. Поэтому не советую выбирать конденсатор «максимального времени» (емкости). Потребуется и «развязка» между шок-сенсором и мощным сигналом – обмотку следует запитать через контакты вазовского реле (см. рис. 1).

Если «тревогу» хотите сделать продолжительной, разоритесь на элек-

Фото 2. Расположение элементов на плате шок-сенсора модели APS: 1 – конденсатор С6; 2 – резисторы R11 и R15; 3 – выходные транзисторы Q1 и Q2. У шок-сенсора марки Panther расположение деталей несколько отличается, но все их условные обозначения совпадают со схемой APS.

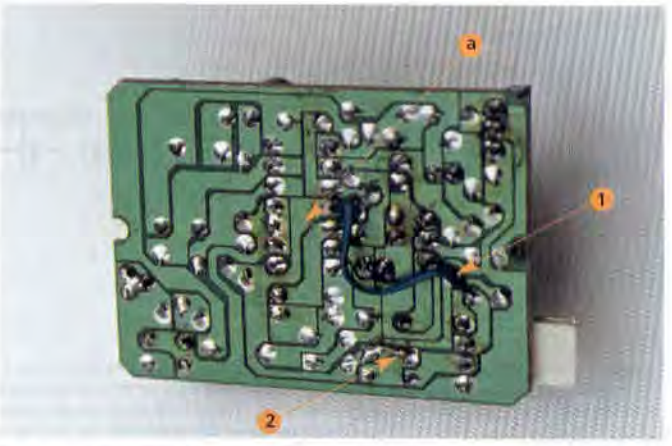


Фото 3. Шок-сенсор APS, вид со стороны печатных проводников: 1 – навесной провод, соединяющий ножку четвертой микросхемы и выходной разъем, 2 – «закороченные» контакты резистора R7; а – место разреза печатного проводника 4-й ножки микросхемы.

тронную сирену от автосигнализации (4–15 у. е.). Ток она потребляет экономно (100–200 мА), орет исключительно громко, и ее габариты невелики.

ФУНКЦИЯ «ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ»

У автомобильных «сторожей» существует дополнительная функция, полезная мотоциклу. От слабой вибрации (когда угонщик ощупывает экипаж) шок-сенсор заставляет гудок «попискивать», таким образом он оповещает похитителя о наличии сигнализации. Но в версии «авто» этот сигнал снабжен отдельной схемой, поэтому у шок-сенсора есть обособленный выход «писка» на разъеме. Объедините «оповещение» с основным сигналом тревоги: в схеме датчика найдите небольшой полосатый резистор R11 (фото 2) и его ножку, обращенную к выходному разъему. Перепаяйте ее на любой контакт сопротивления с надписью R15 (обе детали на плате расположены рядом). Теперь «сторож» будет действовать не только в полную силу, но и исполнять предупредительную «арию».

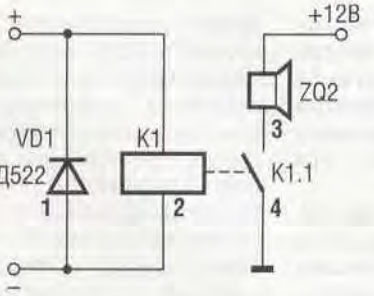


Рис. 1. Развязка шок-сенсора и сигнала с током потребления более 1 А: 1 – диод, устраняющий электрические помехи при срабатывании реле; 2 – катушка реле; 3 – звуковой сигнал постоянного тока; 4 – нормально разомкнутый контакт реле.

БЕЗ ФАЛЬШИ

В автомобильном исполнении схема сенсора при подаче питания начинает сама себя проверять на исправность и выдает «ложную тревогу». Этот сигнал полезен, он проверяет дееспособность «мозга» – главного блока управления автосигнализации. В нашем варианте «мозгов» нет, а при каждом включении шок-сенсора в режим охраны выслушивать длительный рев сирены на все «время» конденсатора С6 – так и оглохнуть недолго. Как избавиться от ненужных «трелей»? Найдите на плате штырек выходного разъема, подходивший к резистору R11 (который перепаяли на R15), и соедините его напрямую с четвертой ножкой микросхемы (фото 3), а старый проводник, подходивший к ней, обрежьте ножом с узким лезвием. Теперь схема будет выдавать тревожный звук в пределах полусекунды, таким образом оповещая байкера о постановке сигнализации в режим охраны.

ДОБАВЬТЕ СИЛЕНОК

Оригинальные выходные транзисторы шок-сенсора с их слабым током срабатывания хиловаты, с их силенками тревожный звук автосирены или штатного «гудка» не напугает и мышь. Увеличьте громогласность сигнализации: удалите из схемы транзисторы, именуемые С945 и обозначенные на плате значками Q1 и Q2 (фото 2). На освободившееся место впаяйте более мощные отечественные детали КТ805, КТ817 или КТ815 (0,3 у. е.). Монтируйте их в печатную плату в том же положении, в каком стояли импортные детали. Заодно закоротите между собой ножки резистора R7 – после замены транзисторов он просто не нужен. На этом адаптация шок-сенсора к мотоциклу завершена.

СПРЯЧЬТЕ «СТОРОЖА»

Теперь установите сигнализацию на мотоцикл (рис. 2). Шок-сенсор прикрепите к раме в самом скрытом месте, например, в глубинах «бардачка». Подключите к датчику его разъем (фото 2) и разведите проводники. Провод черного цвета соедините с «массой», красный подключите к плюсовой клемме аккумулятора. Белый проводник протяните к положительному выводу автосирены (красного цвета). Если ее нет, то к любой клемме обмотки реле штатного сигнала. На эту же точку заведите и провод малогабаритного тумблера, этот выключатель сигнализации (как и сенсор) спрячьте в потайном месте. Второй вывод выключателя подсоедините к плюсу аккумулятора. Минусовой вывод (черного цвета) сирены или свободную клемму обмотки реле соедините с синим проводом шок-сенсора.

В мотоциклы, обделенные аккумулятором (ЗиДы и «Мински»), придется его установить, как и установить «звук» постоянного тока (желательно автосирену) – «родной» сигнал работает только от пульсирующего напряжения. Соберите добавочную схему подзарядки аккумулятора (рис. 3).

Какой источник электричества выбрать? На малокубатурную технику – аккумулятор от скутера (25 у. е.) емко-

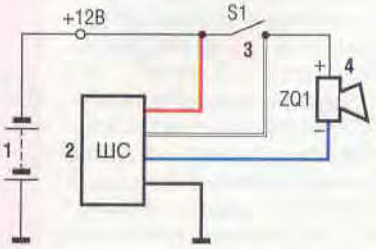


Рис. 2. Принципиальная схема сигнализации: 1 – аккумуляторная батарея; 2 – шок-сенсор; 3 – микровключатель сигнализации; 4 – электронная автосирена.

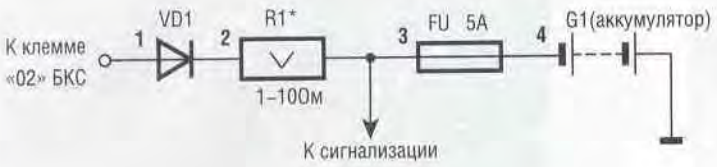


Рис. 3. Схема подзарядки аккумулятора от генератора переменного тока: 1 – диод, рассчитанный на ток не менее 5 А; 2 – токоограничивающий резистор мощностью не менее 5 Вт. Значение сопротивления подбирается так, чтобы зарядный ток не превышал 10% от емкости аккумулятора в А.ч. Потребляемые «омы» рассчитываются по формуле: 1/А (ток заряда). Если емкость батареи больше 10 А.ч, то резистор из схемы можно исключить; 3 – предохранитель на 5 А; 4 – аккумулятор.

Рис. 4. Схема блокировки зажигания: 1 – диод, устраняющий электрические помехи при срабатывании реле; 2 – обмотка реле; 3, 4 – контакты реле, используемые для блокировки систем зажигания.

стью 4 А.ч. Подойдет и питающий элемент от видеокамеры (см. фото 1) емкостью 1,3 А.ч ($7). Он хорош тем, что полностью герметичен и ни при каких обстоятельствах не протечет.

«ШЕПОТОМ»

Приступите к обучению мотоцикла правильно подавать голос: поверните регулировочный винт сенсора в крайнее положение против часовой стрелки (минимум чувствительности). Легонько постучите по бензобаку – сирена должна коротко пискнуть. Если звуков нет, крутите винтик по часовой стрелке до тех пор, пока мотоцикл не начнет отзываться. Теперь ударьте по бензобаку сильнее, дабы услышать длительный вой... Отстроив положение винта чувствительности, зафиксируйте его, скажем, кусочком скотча.

НЕ ЗАВЕДЕШЬ!

Сигнализацию можно «научить» блокировать зажигание (рис. 4). Параллельно сирене или обмотке реле мощного звукового сигнала подключите опять же вазовское реле – его катушку. Контакты релюшки введите в цепь питания системы зажигания. Причем на двигателях с батарейной схемой используйте размыкающиеся контакты реле (при срабатывании сигнализации они обесточат систему зажигания). Для моторов с коммутаторной «зажигалкой» (переменного тока) – разомкнутые контакты: при тревоге они замкнутся и закоротят «на массу» сигналы датчика, выключив искрообразование на свече. В обоих случаях, пока работает сигнализация, пуск мотора без санкции владельца невозможен. ⏮

ВОПРОС-ОТВЕТ

Двигатель моего «Минска» устойчиво работает только на «нейтралке». На первой передаче трогаюсь с трудом, на второй мотор глохнет. Зажигание и карбюратор исправны и отрегулированы по инструкции, зазор в поршневых кольцах – 0,5 мм. Где искать неисправность?

Виталий ГЛЕБОВ, г. Брест, республика Беларусь

Скорее всего, «бессилие» двигателя свидетельствует об износе цилиндро-поршневой группы. Для ее проверки измерьте давление в цилиндре компрессометром – показания не должны быть ниже 7–8 кг/см^2.

Другая возможная причина – негерметичность сальников коленвала. В этом случае давление продувки цилиндра резко падает, и нагруженный двигатель работает неустойчиво. Виновницей неприятностей может быть и старая или порванная прокладка между цилиндром и картером. Проверьте, надежно ли изолирована кривошипная камера от атмосферы. Снимите карбюратор, установите поршень так, чтобы он перекрыл впускные окна, и через уплотнение подайте во впускной коллектор воздух под давлением 0,5–1 кг/см^2. По утечке газа найдите место повреждения. ⏮

Целесообразно ли на головке двигателя мотоцикла «Иж Планета-2» вместо декомпрессора установить вторую свечу зажигания? Что это даст?

Дмитрий СМАЗОВ, г. Ногинск Московской обл.

Параллельная установка двух свечей, обслуживаемых одной системой зажигания, никакой пользы двигателю не принесет. Искровой разряд будет формироваться только в одном искровом промежутке – там, где ниже электрическое сопротивление пробою. Установка и регулировка синхронности двух систем зажигания (под каждую свечу) – процесс сложный и трудоемкий, а мощность увеличится ненамного. ⏮

МИРНЫЙ АТОМ
ВСЕ ДЛЯ МОТОСПОРТА
ОДЕЖДА ШЛЕМЫ
ЗАПЧАСТИ РЕЗИНА
МАСЛА
МОТОВЕЗДЕХОДЫ
ГИДРОЦИКЛЫ
СКУТЕРЫ
Москва, м. "Автозаводская"
тел 778 5185,
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.

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

Компания АВТОДОМ представляет лучших менеджеров по продажам мотоциклов BMW в России

Олег Воронцов
Митяй Вашенцев

СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ! BMW R1150RT — 18200 Евро

АВТОДОМ Официальный дилер BMW
Москва, ул.Зорге, д.17, **(095) 105-0-105**
www.avtodom.ru; E-mail:moto@avtodom.ru

мотоцентр
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Продажа
обмен
ремонт

HARLEY-DAVIDSON MOTOR CYCLES
SUZUKI
Kawasaki
YAMAHA
BOMBARDIER
POLARIS

Набережная Черной речки, д. 1, т./ф.: (812) 320-1883.
www.peter-bike.com

ГРУППА КОМПАНИЙ
"SOUZ MOTO"
www.souzmoto.ru

Скидки оптовикам!
Сезонные скидки до 20%!
Большой выбор!
Низкие цены!

Москва (095) 123-7016, 123-8681
Краснодар (8612) 74-11-48
Пермь (3422) 93-12-65
ЯПОНИЯ (10-18) 902-77-62-466 (рус.яз.)
Владивосток РЕГИОНАЛЬНОЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО

МОТОЦИКЛЕТНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ РОССИИ
представляет

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО ШОССЕЙНО-КОЛЬЦЕВЫМ МОТОГОНКАМ
I этап
01-02.06

КУБОК РОССИИ ПО ШОССЕЙНО-КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ НА МОТОРОЛЛЕРАХ И МИНИ-МОТОЦИКЛАХ
11-12.05
С.-Петербург
25-26.05
Москва

МФР

АЛЬПИН
DUCATIMOTOR
ПАНАВТО
Дмитровский автополигон
www.mfr.ru
XSR
HYPER BIKER

ГРУППОВАЯ ЗАЧИСТКА

Как удалить нагар из камеры сгорания двигателя скутера

Каков ресурс цилиндро-поршневой группы мотора скутера-«полтинника»? У наиболее распространенной конструкции с чугунной гильзой он невелик – 12–15 тысяч километров. Если за нею ухаживать.

Александр ДЮКОВ,
Валерий ЧУЖИНОВ, Москва,
сервисный центр «Скутер-М»

НЕ ТОЛКАЙТЕ В МОГИЛУ!

Живучесть деталей не зависит от именитости или «национальности» изготовителя. Но поршневая может «скончаться» и много раньше – вдвое быстрее. Самая распространенная причина – сверх меры забитая сажей камера сгорания. Нагар значительно затрудняет отвод тепла от поршня, вызывает перегрев и его, и всего мотора, отчего и случается преждевременный износ трущихся поверхностей. Нередки случаи «прихвата» нагаром поршневых колец, а, перестав пружинить, колечки теряют способность поддерживать давление сжатия (компрессию) – и двигатель теряет мощность.

Поэтому рассчитывать на заложенный заводом ресурс поршневой группы можно лишь при условии, если вы будете удалять нагар каждые 5–6 тысяч километров пробега.

Чтобы удобнее всего с ним «расправиться», снимите с «табуретки» силовой агрегат. Вы скажете, что конструкция некоторых скутеров (скажем, Honda, Daelim) позволяет вынуть цилиндр и без извлечения мотора. Но зачем перед ним горбиться? И потом, неопытному механику извлечь цилиндр и поршень, может быть, и удастся, однако затем собрать его, не повредив детали, – вряд ли. К тому же демонтаж силового агрегата не сложнее, чем разборка ручной мясорубки.

МУХИ – ОТДЕЛЬНО

Для начала удалите «внешние связи» силового агрегата и систем мотора – трос тормоза, разводку электроснабжения (расцепите разъемы), «средства коммуникации» раздельной смазки двигателя и питания топливом (шланги, тросики и дроссель карбюратора). Чтобы после, при сборке, не пришлось вспоминать о принадлежности трубок и проводов, пометьте их удобным вам способом – маркером, кусочком изоленты – как будет удобно. Дозирующую иголку карбюратора уложите в жесткую упаковку и спрячьте подальше от ... ботинок. Скрутите пружинистый трос – чтобы не путался под ногами.

Двигатель подготовлен к разборке цилиндро-поршневой группы: 1 – крыльчатка системы охлаждения; 2 – цилиндр; 3 – дефлекторы, направляющие воздух на оребрение цилиндра; 4 – выпускная система двигателя.

Расправились со «связями»? Теперь открутите все, что крепит маятник к раме скутера, переместите силовой агрегат на верстак. И не забудьте про основной закон ремонта: весь «исходный материал» должен быть чистым!

Отсоедините систему выпуска, разберите дефлекторы системы охлаждения, открутите крепление головки цилиндра, снимите ее (вместе с прокладкой) и цилиндр. С цилиндром обращайтесь на «вы» – не пользуйтесь способом рывка. Перемещайте его не торопясь, оберегая целостность нижней прокладки. Поршень и шатун разделяйте осторожно – не потеряйте «прыгучие» стопорные кольца, а, выдавливая поршневой палец, не повредите игольчатый подшипник верхней головки шатуна.

ЖЕСТКО...

Обросшие нагаром детали у вас в руках – начинайте «зачистку» с выпускного окна цилиндра. Здесь и нагар самый твердый, и металл прочный, поэтому можете расправляться с сажей любым доступным инструментом – от металлической щетки, установленной в дрель, до ручного шабера. Не желательно применять аб-

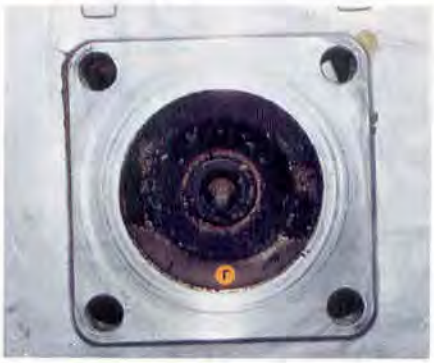
разивную шкурку – от ее зерен впоследствии может пострадать зеркало цилиндра, даже после самой тщательной промывки.

...ЩАДЯЩЕ...

Головка цилиндра также выдержит контакт со стальным инструментом, но уже ручным. Грубое обращение чревато появлением на податливом алюминии глубоких царапин. При работе мотора такие впадины в крохотной камере сгорания «полтинника» – провокаторы быстрого нагарообразования. Перед удалением сажи защитите от повреждений резьбу свечного отверстия – вкрутите в нее старую свечу. Процесс отделения нагара значительно ускорит применение растворителя: на всю камеру вполне достаточно четверти баллона очистителя карбюратора.

...И МЯГКО

Поршень – наиболее ранимая деталь. Металлические предметы вступать с ним в контакт должны исключительно мягко – без нажима! Поршень хоть и отлит из прочного алюминиевого сплава, но+ имеет «нежное» антифрикционное оловянистое покрытие. Не переусердствуйте! Если будете тереть его до дыр, серьезно снизите устойчивость к температуре и трению. Действуйте так: погрузите поршень на полчаса в автомобильное моторное масло – его моющие присадки отлично отделяют нагар от поверхности защитного покрытия. Разрыхленные отложения счищайте постепенно – слой за слоем. Можете воспользоваться и автохимией – специальными растворителями смолистых отложений. Самый быстродействующий из них – уже упомянутый спрей для мойки карбюраторов. Запомните: признак чистоты не отполированный до блеска поршень, а проявившееся из-под нагара защитное покрытие. Операцию по зачистке прекратите, как только его увидите.



Поверхности цилиндро-поршневой группы, подлежащие зачистке: а – юбка поршня; б – донышко поршня; в – выпускное окно цилиндра; г – камера сгорания в головке цилиндра.

ВОКРУГ КОЛЬЦА

Приведение в «божеский» вид поршневых колец не составит проблемы. Сложнее их снять, не разломив, – оригинальные изделия обычно изготовлены из хрупкого чугуна. Извлекайте их в сторону головки поршня – верхнее колечко, потом нижнее (см. рисунок). Обратите внимание на конструкцию нижнего кольца: она может быть с подкладкой в виде радиальной пружинной вставки. Не потеряйте эту стальную «ленточку»! И не слушайте тех, кто скажет, что это лишняя деталь – иные «продвинутые» механики советуют пружинку выбросить: она, мол, только мешает колечку пружинить. Наоборот, еще как помогает. Что конструкцией предусмотрено, то не вздумайте упразднять!

На рабочие поверхности колец нанесено антифрикционное покрытие из пористого хрома, поэтому чистить поверхности следует скребком не тверже столового ножа. Напильник и наждачная шкурка запросто угробят покры-

Основные точки рассоединения силового агрегата и рамы скутера: а – иголка и дроссель карбюратора (не забудьте их «упаковать»); б – шпилька сайлент-блоков двигателя; в – амортизатор маятника; г – трос привода тормоза.

Простейший способ удаления поршневых колец с помощью трех тонких (0,5-1,0 мм) пластинок.

тие, а вместе с хромом колечки потеряют положенную им износостойкость.

После того, как очистите детали от нагара, промойте их и тщательно замерьте. При отсутствии микрометров и нутромеров воспользуйтесь обычным штангенциркулем. Цилиндр измерьте поршневым кольцом в двух–трех сечениях по длине образующей. Если контакт составляет менее половины периметра, – меняйте деталь на новую. Еще один признак «убитого» цилиндра – полное отсутствие на его зеркале следов хонинговки.

Диаметр поршня, измеренный в самой «полной» части сечения, не может быть меньше диаметра цилиндра на 0,1 мм, а поверхность юбки не должна быть поврежденной. Если обнаружите на ней каверны и пятна натиров, – покупайте новый поршень.

Донышко поршня: а – так выглядит его поверхность, зачищенная «мягко»; б – после «жесткой» зачистки (с нажимом) на донышке остаются глубокие царапины.

Признак окончания операции по зачистке – проявившееся из-под нагара защитное покрытие.

Поршневые кольца должны соответствовать двум условиям. Во-первых, толщина рабочих кромок колец должна быть одинакова по всему периметру. Во-вторых, зазор в замках колец, помещенных в цилиндр, – не более 0,5 мм. Учтите, что ряд фирм применяет кольца трапециевидного сечения, причем верхнее и нижнее различны по толщине. На таких кольцах обязательно нанесены специальные метки в зоне замков: верхнее кольцо несет значок «1Т», нижнее – «2Т». Надевая кольца на поршень, ориентируйте их метками вверх.

Перед сборкой поршневой группы покройте трущиеся поверхности тонким слоем моторного масла для 2-тактных двигателей.

Кстати, о масле. Не уповайте на то, что залитая в маслобак наикрутейшая «синтетика» позволит навсегда забыть о проблеме нагарообразования. Легкомыслие и чувство безнаказанности, как всегда, приводят к неприятностям. Даже если речь идет о «железе». ⏮

→ ПРИЛАВОК

ЭКОНОМИЧНЕЕ И ЧИЩЕ

Препараты для ухода за мотоциклом немецкой фирмы Pingo

Как держать аппарат в порядке? Есть два варианта: постоянно менять «устающие» детали или... применять препараты, предохраняющие мототехнику от преждевременного старения. А кошелек владельца – от непредвиденных расходов.

Современные средства для ухода за автомобилем уже не редкость, но ведущие производители автохимии включили в сферу своих забот и мотоциклы. Вот лишь несколько многоцелевых препаратов Pingo.

Ketten und Kugellager-fett – смазка для всех типов ведущих цепей. Она образует чрезвычайно стойкую смазочную пленку, выдерживающую даже критические нагрузки, характерные для спортбайков. Смазка обладает высокими адгезионными свойствами в широком температурном диапазоне, а значит, можно быть уверенным, что уменьшение трения предотвратит преждевременный износ и растяжение цепи. Препарат пригоден для смазки любых подшипников, он продлевает срок их службы.

Motorrad – Reiniger – активное, но не агрессивное к лакокрасочному покрытию средство для очистки всех поверхностей. Струя из баллончика одинаково эффективно очищает от загрязнений поверхности, покрытые лаком, удаляет с пластика въевшуюся в него пыль, возвращает блеск молодости хромированным и алюминиевым деталям. Одновременно с функциями очистителя препарат выступает в роли защитника от коррозии – он создает на деталях стойкую защитную пленку.

Metall – Polierwatte – полировочная вата, совместимая с любыми металлами – от стали до золота. Тампон не только снимет свежую пыль, но расправится и с ржавчиной и смолами. Вспомните, сколь много этой «сыпи» появляется на мотоцикле после «знакомства» с остатками соли на весенних дорогах. Ватка исключительно удобна в применении – ею очистишь и отполируешь не только ровные поверхности, но ею легко проникнуть в труднодоступные места, чтобы расправиться со следами загрязнений в канавках и на стыках деталей.

На нашем рынке продукция Pingo давно стала «своей» – свыше 200 наименований качественной автокосметики и автохимии перекрывают любые потребности мотолюбителей и профессиональных мастеровых. При этом цена препаратов вполне «подъемная».

Качество и экологическая чистота продукции Pingo подтверждены международным сертификатом ISO9001. ⏮

Существуют ли ремонтные поршни на Honda Tact? Как провести обкатку после ремонта?

Леонид ВЛАДИМИРОВ, г. Пыть-Ях Тюменской обл.

Продаются поршни с кольцами первого и второго ремонта. Правда, не оригинальные японские, а корейского или тайваньского производства. Их ресурс ниже. Поскольку в подавляющем большинстве моторов японских скутеров чугунные цилиндры, расточить их вполне можно – толщина стенки позволяет. После расточки на станке обязательно проведите хонинговку.

В бак следует добавить 1–2 пробки (от канистры) двухтактного масла. Очень важно провести последующую обкатку – ни в коем случае нельзя сразу «газовать». Лучше всего после расточки дать мотору полчаса потарахтеть на месте.

Хочу купить не новый скутер. Какую выбрать модель, чтобы не было проблем с запчастями? Сколько стоят основные изнашиваемые детали?

Елена АРХАНГЕЛЬСКАЯ, д. Барки Московской обл.

Самые распространенные модели на рынке секонд-хэнда – Honda Tact и Dio, Suzuki Address и Sepia, Yamaha Jog. К ним можно купить практически все (по крайней мере, в Москве и городах Приморского края). Оригинальные запчасти (японские) достать трудно, и они заметно дороже, в основном продаются тайваньские и корейские изделия. Поршень с кольцами стоит 400–500 руб., ремень вариатора – 350–400 руб., колодки тормозные и центробежного сцепления – 300–400 руб., тормозные рычаги – 150–200 руб., тросы тормоза и «газа» 300–400 руб., лампочки – 100–250 руб.

Во Владивостоке купил Yamaha Salient с пробегом 17 000 км. Скутер оказался в неплохом состоянии. Но машинка не желает ехать быстрее 35 км/ч. Что сделать с мотором, чтобы он разгонял скутер хотя бы до 50 км/ч?

Евгений БОРИСЕВИЧ, г. Черняховск Калининградской обл.

Такой, как в вашей Yamaha, пробег для скутера не предел. Правда, все зависит от хозяина: при регулярном обслуживании и правильной эксплуатации пробег без замены поршневой может достигать 35–40 тыс. км. Но не надо забывать, что рассчитан скутер на езду со скоростью до 40 км/ч. Если даже он едет 60 км/ч, это вовсе не означает, что такую скорость надо держать постоянно.

Для мотора очень важно, чтобы он питался чистым воздухом. Бывает, в купленном б/у нет фильтрующего поролона или, если он и есть, то не пропитан специальным маслом. В этом случае пострадает поршневая.

Другая возможная неисправность – нагаром забит глушитель. Обнаружить это просто: снимите глушитель и подуйте в него. Если воздух идет с трудом или не идет вообще, потребуется «хирургическое вмешательство». Разрежьте глушитель с внутренней стороны, удалите из него весь нагар и вновь заварите.

Каких «сюрпризов» в системе питания и смазки можно ждать от японского секонд-хэнда?

Петр БОЯРОВ, п. Горки-2 Московской обл.

Карбюраторы «японцев» достаточно надежны, но очистка (после покупки) поплавковой камеры и эмульсионной трубки не помешает. Жиклеры и каналы следует продуть воздухом. А вот автоматический бензокран 1 (рис. 1) продувать не стоит – можно повредить диафрагму. У Honda Dio крана вообще нет, в нем бензобак расположен под ногами, здесь установлен диафрагменный бензонасос 1 (рис. 2).

Маслонасос системы раздельной смазки не разбирается и никаких регулировок не содержит (рис. 3). У Honda к нему подведен короткий трос (от тройника троса «газа» (см. рис. 2, поз. 2). Нужно следить, чтобы оба троса не «закисли». У скутеров других производителей такого троса нет. После покупки осмотрите шланги, подводящие к насосу и отводящие от него масло, – на предмет надежности крепления хомутами и изношенности.

Купил Suzuki Sepia с перегоревшими лампочками. Какими их можно заменить?

Юрий МИХАЙЛОВ, г. Щербинка Московской обл.

Лампочки придется поискать все-таки оригинальные. На относительно новых скутерах они бесцокольные и к тому же меньшей мощности, чем в вашем аппарате.

Какое масло следует заливать в скутер?

Станислав ЧЕРНОУСОВ, Москва

Масло в скутер следует заливать не просто двухтактное, но и специальное – для скутеров. На банке должно быть написано: «2T Scooters» или изображен скутер. Только при работе на таких маслах система раздельной смазки обеспечит правильную дозировку.

На вопросы читателей «Мото» отвечал специалист по скутерам Олег Воробьев из московской мастерской «Терехово-13».

Рис. 1. Автоматический бензокран (1) не следует продувать воздухом под высоким давлением, чтобы не повредить диафрагму.

Рис. 2. Вакуумный бензонасос (1) у Honda Dio и тройник троса управления маслонасосом (2).

Рис. 3. Расположение маслонасоса на «ноге».

«ДЭШНИК»-СКОРОХОД

Сергей КЛЕНСКИЙ, г. Нарва, Эстония

Более 15 миллионов (!) веломоторчиков серии «Д» выпустил с конца 50-х до наших дней С.-Петербургский «Красный Октябрь». Они устанавливались на шасси Рижского, Харьковского, Пензенского, Львовского заводов, а также собственного изготовления. Эта армада сверхлегкой «мотоконницы», хотя за последние годы и поредела, не исчезла бесследно: несколько миллионов мотовелосипедов с «дэшниками» – на ходу.

В письмах читатели (их немало) спрашивают, как повысить мощность и долговечность мотора. Ответы есть – их может дать эстонский механик и картингист Сергей Кленский. Он обобщил опыт тюнингеров спортивных моторов (в СССР проводили соревнования на машинах такого класса, и они развивали скорость за 100 км/ч) и готов поделиться тем полезным, что собрал. Мы считаем существенным, что подход автора к доработке заводских деталей полезен не только владельцам моторов серии «Д», но и всех других.

Материал ценен и другим. Не обязательно использовать все предложения (кому-то многое покажется сложным) – можно ограничиться частичным тюнингом. Правда, и характеристики двигателя при этом окажутся не столь высоки, каких достиг С. Кленский, однако все равно они будут выше, чем у серийного двигателя.

КАРТЕР

Моторы Д-6 на заводе-изготовителе были слеплены на скорую руку: разница их размеров – «плюс-минус километр». Потому применение тюнинговых запчастей нецелесообразно: за два-три часа работы мотор развалится. Изготовление новых деталей потребует немыслимых затрат, некоторые узлы (схема впуска, например) требуют переконструирования. Поэтому я решил ничего не покупать, а доработать штатные детали.

Заводская конструкция впуска – причина «удушья» «дэшки», она не позволяет поднять обороты даже при увеличении фазы выпуска. Поэтому канал от карбюратора к оси коленвала рассверлите до Ø 12 мм и расточите отверстие в чугунной втулке: из круглого сделайте квадратное (рис. 1).

Когда попробуете соединить половинки картера, бросится в глаза торчащий край центровочного бурта кривошипной камеры – он расположен в перепускном канале и создает в нем нежелательное завихрение при проходе топливной смеси. Бурт без сожаления сточите до совпадения с другой половинкой картера. Не желательно собирать двигатель из половинок разных моторов. Их можно распознать по несовпадению стыка посадочной площадки цилиндра, а также по несовпадению рисунка от фрезеровки на этой площадке. Будьте аккуратны, не сломайте инструмент и не поцарапайте внутреннюю поверхность втулки. Изношенную втулку сложно заменить новой, т. к. ее наружный диаметр обработан эксцентрично внутреннему. Но и оставлять изношенную втулку нельзя – мощность упадет за счет уменьшения давления в кривошипной камере, а кроме того замасливаются сухари сцепления.

КОЛЕНВАЛ

Перед его разборкой убедитесь в том, что шатунный подшипник и цапфы не износились донельзя. Если так, то с этим «ломом» нет смысла возиться. Разберите вал на половинки и сделайте окно впуска в оси таких же размеров, как и в чугунной втулке (см. рис. 1).

Переделайте резьбу крепления ротора – нарежьте М6. Это нужно, чтобы использовать болт длиной 23 мм с внутренним шестигранником. Головку болта обточите до Ø 9 мм, утопив ее в кулачок. Отверстие в кулачке расточите алмазным надфилем. Разбитое шпоночное гнездо можно реанимировать сверлением отверстия Ø 3 мм вдоль шпоночного паза при надетом на ось роторе. Отверстие углубите на 3 мм в ось вала, а шпонку замените штифтом, изготовленным из ролика подшипника Ø 3 мм. Получится весьма надежный узел.

Смазку втулки поршневого пальца улучшите проточкой канавки, которая соединит один край прорези для смазки с другим. Его размеры: глубина – 0,3 мм, ширина – 1 мм по внутренней

поверхности втулки. Таким же способом можно соединить отверстия для смазки в шатунах более поздних моделей этих моторов. Для этой цели используйте развертку Ø 6 мм, заточенную на конце под грибок. В этом случае дополнительные отверстия можно не сверлить, так как это уменьшит прочность посадки бронзовой втулки в голове шатуна, которая и без того часто проворачивается.

«Болезнь» нижней головки шатуна – «несанкционированное» проворачивание наружной обоймы подшипника. Закрепите ее сваркой – так надежнее. На боковых поверхностях нижней головки сделайте четыре проточки глубиной 1,5 мм (рис. 2) и в середине проточек «прихватите» каплями сварки «Кемпи». Затем сварку обточите до ширины нижней головки. После этого наждачным кругом уменьшите боковую ширину нижней головки до 10,7 мм.

И последняя операция с шатуном – прорезание пазов. Они нужны, чтобы улучшить смазку подшипника нижней головки. Работу выполняйте отрезным диском толщиной 1 мм и Ø 60 мм (рекомендую охлаждать деталь водой). В результате изнутри, по центру беговой дорожки роликов наружной обоймы, появятся два паза длиной 8–10 мм. С пазов счистите острые кромки – важно не поцарапать беговую дорожку обоймы. Отрезным диском разделайте снаружи пазы на угол 45 градусов.

После сборки коленвала (используя пресс или большие тиски) вставьте вал одной осью в половину картера и прокрутите его, замеряя зазор по окружности между щеками вала и подправляя щеки киянкой.

Конечно, такая балансировка – гаражный вариант. Идеальный – индикатором проверить биение в центрах токарного станка. Конечный результат один – вращение вала в собранном двигателе становится легким, биение его осей исчезает.

При разборке двигателя я заметил на щеках вала следы трения наружной (неподвижной) обоймы подшипников. Оно возникает из-за люфта подшипника, – если он поизносился. Сточите с трущейся стороны обоймы подшипника 0,5 мм – это еще и увеличит приток смазки к шарикам.

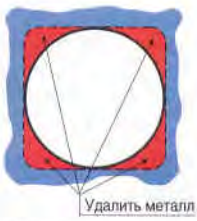


Рис. 1. Увеличение впускного канала в картере и оси коленвала улучшает «дыхание» мотора.

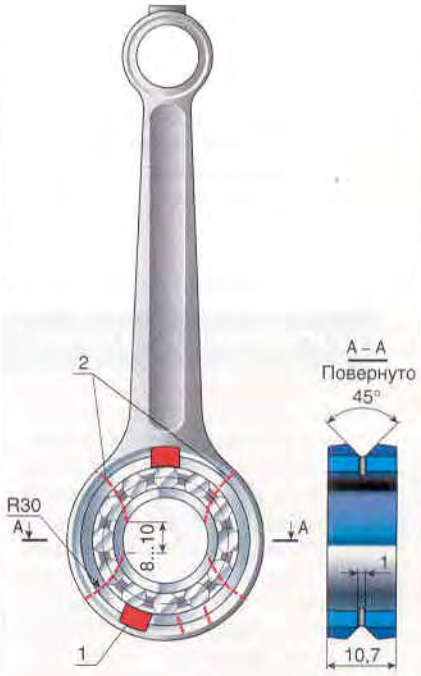
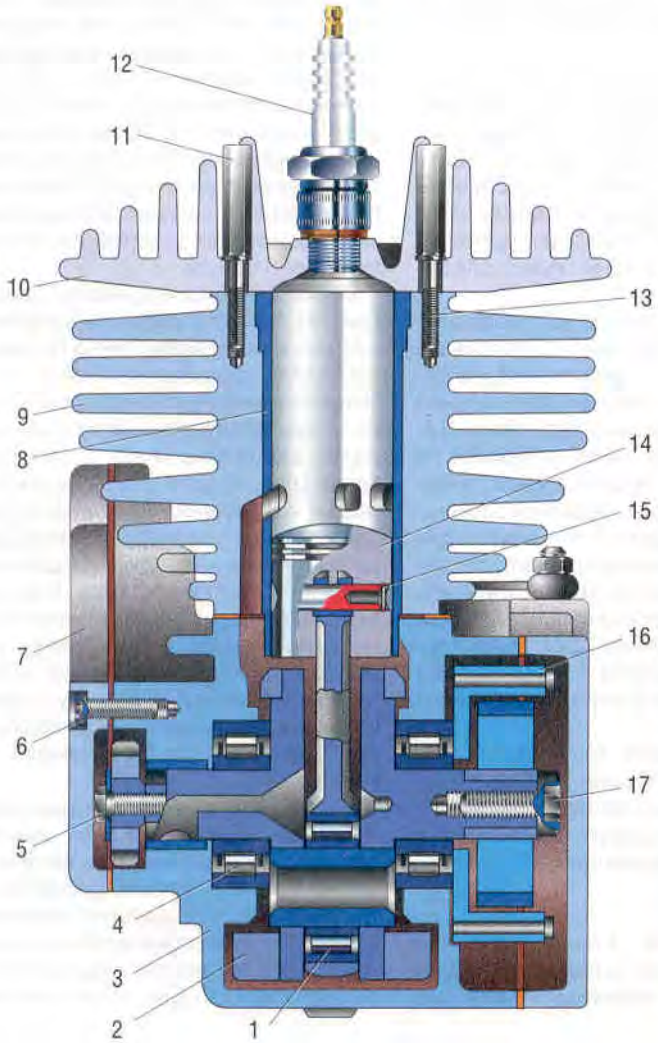


Рис. 2. Доработка нижней головки шатуна: 1 – проточки для фиксации обоймы сваркой; 2 – пазы для улучшения смазки.



Мотор Д-6 после доводки: 1 – шатун с улучшенной смазкой нижней головки; 2 – коленвал с увеличенным впускным окном; 3 – доработанный картер; 4 – более надежные роликовые подшипники; 5 – болт крепления звездочки (вместо винта); 6 – болты с внутренним шестигранником; 7 – дополнительная смазка подшипника сцепления; 8 – новая гильза; 9 – доработанная рубашка охлаждения с дополнительным продувочным каналом; 10 – притертая головка с увеличенной степенью сжатия; 11 – «высокие» гайки; 12 – свеча PAL S 14-15; 13 – шпильки большей длины; 14 – поршень с дополнительным окном, вырезами в юбке и охлаждающими отверстиями; 15 – усиленные стопорные кольца; 16 – система зажигания с вынесенной высоковольтной катушкой и конденсатором; 17 – болт крепления ротора большего диаметра и длины (М6-23).

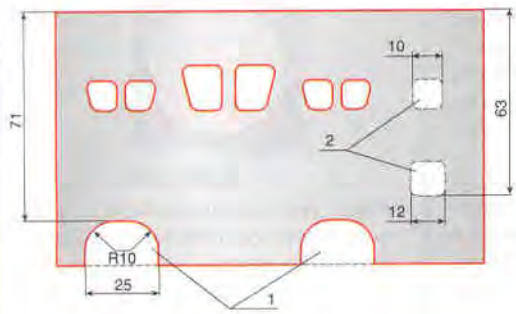


Рис. 3. В гильзе прорезаются дополнительные продувочные окна: 1 – для основных каналов; 2 – для дополнительного канала.

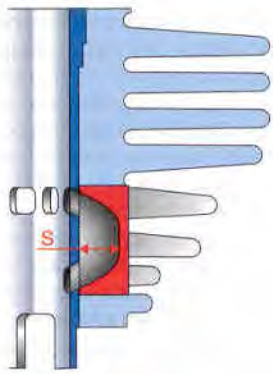


Рис. 4. Для формирования дополнительного продувочного канала в рубашке охлаждения фрезеруется площадка, к которой крепится винтами М4 алюминиевая крышка с каналом.

Рис. 5. Доработка заводского поршня: 1 – проемы в юбке; 2 – окно под дополнительный продувочный канал; 3 – терморазгрузочная канавка; 4 – отверстия для дополнительного охлаждения и смазки пальца.

ПОЛЕЗНЫЕ МЕЛОЧИ:

– разобрав мотор, выкрутите все шпильки и «прогоните» в отверстиях резьбу: она почти везде не дорезана на несколько миллиметров. Шпильки изготовьте новые;
– для стягивания половин картера используйте болты с внутренним шестигранником: они красиво выглядят, и их удобно затягивать;
– все прокладки, кроме той, что под цилиндром, замените на силиконовый герметик;
– в моторе лучше использовать роликовые подшипники – они надежнее;
– для крепления корпуса сальника коленвала используйте винты М5 с потайными головками;
– не устанавливайте подшипник коленвала вплотную к коленвалу – зазор должен составлять 0,15–0,20 мм (он регулируется шайбами);
– чтобы облегчить демонтаж стопорных колец пальца поршня, круглым надфилем проточите паз к канавке на краю отверстия под поршневой палец;
– резьбу шпилек крепления головки «прогоните» в рубашке до упора (она не дорезана заводом на 5–7 мм) и изготовьте новые шпильки длиной 52 мм;
– чтобы легче запускался холодный мотор, изготовьте заслонку-обогатитель, ее закрепите на гайке от оригинального воздухофильтра и приводом-тросом.

СЦЕПЛЕНИЕ

При установке малой ведущей шестерни убедитесь в том, что гнездо шпонки не разбито. Стандартный винт крепления шестерни я заменил болтом с головкой «на 14», сточив до необходимой высоты шляпку – так удобнее затягивать.

Разобрав подшипник корзины, наверняка придется добавить 2–3 шарика, а заодно и смазки (я использовал пластичную, с дисульфидом молибдена). Изнутри корзины – на боковой поверхности наружной обоймы подшипника сделайте восемь проточек глубиной 0,3 мм – они служат для задержки смазки.

Вместо подшипника, который расположен под корзиной, поставьте другой такой же, как штатный, но закрытый с одной стороны (обращенной к корзине) резиновым сальником. Теперь пыль от стершихся сухариков не попадет внутрь корпуса вала. Подшипник со стороны звездочки замените на более широкий (14 мм) – для лучшей опоры на картер, опять же, закрытый сальниковым уплотнением (со стороны звездочки). При этом алюминиевую шайбу удалите, а с торца звездочки сточите 3,5 мм – чтобы она не упиралась в подшипник при установке на вал.

Нажимной шток со стороны звездочки сделайте в виде грибка, чтобы срез поворотного штока выжима работал всей площадью. При наварке шляпки сразу ее закалите.

ЦИЛИНДР

«Донором» для гильзы послужил задний тормозной цилиндр от ГАЗ-53 с внутренним диаметром как раз 38 мм. Достоинство этого автоагрегата еще и в том, что он позволяет применить уже работавшие поршни, так как его внутренний диаметр чуть меньше, чем оригинальный. При изготовлении гильзы следите, чтобы отверстия для тормозной жидкости совпали с будущими окнами цилиндра. После подгонки окон к каналам наружную поверхность гильзы я подверг меднению (+0,20 мм) и посадил на горячую прессовку. После запрессовки зеркало цилиндра обработайте притиром или хоном – чтобы выровнять возможные отклонения по внутреннему размеру.

В юбке гильзы вырежьте проемы (рис. 3), – чтобы улучшить прохождение топливной смеси. Точно так же доработайте поршень в нижней части. Напротив выпускного окна, посередине между продувочными окнами, сделайте дополнительный перепускной канал (рис. 4). Для этого снаружи рубашки охлаждения (на уровне будущего канала) отфрезеруйте площадку шириной 16 мм, она должна достигать кромок продувочных окон (низ четвертого ребра). Сделав в зеркале цилиндра входное и выходное окна, прикрепите снаружи рубашки охлаждения алюминиевую крышку с проточенным в ней сужающимся кверху с 12 до 10 мм по ширине (и глубиной 5 мм) каналом.

Несовпадение окон с каналами – «болезнь» цилиндров этих двигателей: оно вызывает завихрения и отложение на окнах нагара. Добейтесь их абсолютного совпадения! Ножовкой сделайте два пропила вдоль гильзы по перепускным каналам и выньте то, что от нее осталось. Для обработки внут-

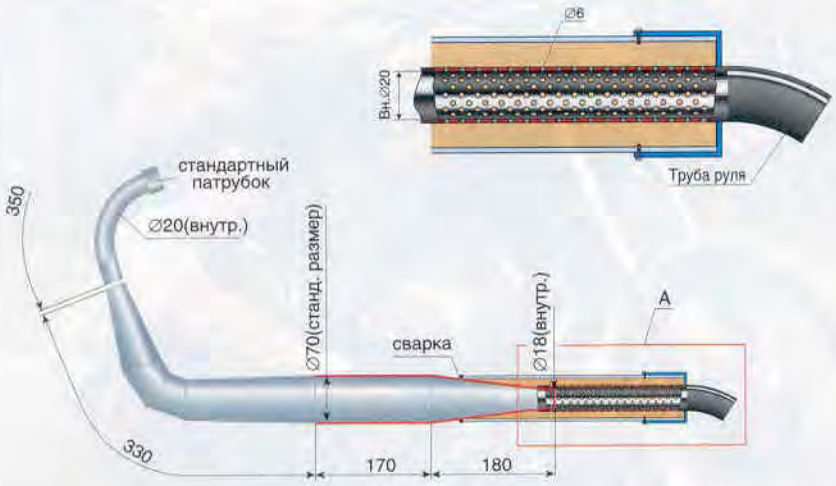


Рис. 6. Настроенная система выпуска включает части родного глушителя, от Jawa и... кусок руля.

ренней поверхности рубашки цилиндра в токарном станке придется изготовить оправку для крепления рубашки за нижнюю часть и верхние шпильки.

Для совпадения верхнего края перепускных каналов с окнами, чтобы не изменить их высоту, следовательно, фазу продувки, сфрезеруйте посадочную площадку цилиндра на картере на 1,0–1,5 мм. Увеличьте сечение выпускного канала и чуть спрямите его поворот. Форму окон в цилиндре можно не менять. Перегородку выпускного окна удалять не стоит, иначе могут ломаться поршневые кольца.

ПОРШЕНЬ

В поршне сделайте окно под дополнительный продувочный канал (рис. 5). Над верхним кольцом, по окружности, проточите канавку шириной и глубиной по 0,8 мм – это для снижения тепловой нагрузки на поршневое кольцо. Под нижним кольцом, отступив от его нижнего края 4 мм, на уровне продувочных окон сделайте три отверстия Ø 4 мм. Это улучшает охлаждение поршня, смазку поршневого пальца и продувку цилиндра.

Углубите вручную канавки под стопорные кольца поршневого пальца – на столько, чтобы они утапливались на 60–65% диаметра проволоки кольца. Кольца изготовьте из проволоки Ø 0,8 мм без «хвостиков». Фаски на поршневом пальце перешлифуйте на более пологие (35°), чтобы фаска прижимала его к гнезду.

ГОЛОВКА ЦИЛИНДРА

Удалите алюминиевую прокладку. Небольшим зубильцем срежьте два кольцевых буртика и притрите головку к цилиндру. Используйте для этого абразивный порошок с маслом. Гайки крепления головки выточите из 10-миллиметрового шестигранника длиной 50 мм. Новые гайки будут чуть торчать над головкой – так их удобнее откручивать рожковым ключом.

СИСТЕМА ВПУСКА

Круглым напильником расточите диффузор карбюратора К-34 на 3,5 мм вверх. Круглым борнапильником Ø 11,5 мм углубитесь во входное отверстие карбюратора настолько, чтобы отверстие немного не доходило до отверстия воздушного канала распылителя. Теперь карбюратору будет легче «дышать».

Воздушный фильтр изготовьте из части горловины прямоугольной капроновой литровой канистры – обтяните ее капроновым чулком в два слоя.

Жиклер (55) не менял, но, возможно, был не прав и вместо штатного потребуется чуть больший (70) от мотора V-50. Следите за составом горючей смеси по цвету нагара – он должен быть песочного цвета.

ГЛУШИТЕЛЬ

Без настроенного глушителя не обойтись. От стандартного оставьте 350 мм патрубка, расширительный конус и 170 мм цилиндрической части (рис. 6). Обратный конус (180 мм) сделайте из задней части глушителя от старой «Явы» – он заузится, если вырезать косынки.

Глушащую насадку изготовьте из корпуса автомобильного амортизатора диаметром 50 мм, длиной 250 мм. Внутренняя перфорированная труба (с внутренним Ø 18 мм) – от руля мопеда. Отверстия перфорации – Ø 6 мм. Наполнитель – минеральная вата.

ЗАЖИГАНИЕ

На сердечнике оставьте только первичную обмотку, установите 6-вольтовую высоковольтную катушку, к корпусу которой закрепите конденсатор (убрав его из-под крышки зажигания). Свеча зажигания – PAL S 14–15 с боковым электродом внутри резьбовой части.

В ЧЕМ КАЙФ?

Давал прокатиться девчонке, у которой парень ездил на таком же, только стандартном мопеде. Проехав на моем, она с возмущением спросила парня: «Почему же твой так не ездит?!»

Давал прокатиться пацанам – уж очень просили. Скопилась очередь. Так один из них умудрился за пару сигарет «продать» другому право внеочередного проезда.

Сосед, у которого был двухскоростник, попробовал мой. Приехал с глазами с блюдца: «Ты что с ним сделал?!»

Несколько пареньков решили в складчину купить мой мини-мотоцикл (они называли его так). Я продавать не собирался, но шутки ради «загнул» им такую сумму!.. Шептались между собой: «Где взять бабки?..» Насчет дороговизны никто не заикнулся.

Автоинспектор с какого-то перепугу замерил радаром мою скорость на мотовелике. Прибор показал 62 км/ч. Только ахнул: «Ни фига себе!..»

Все, кто прокатился на моей «Риге», приезжали с задранной вверх и назад челкой.

Редакция напоминает:
любое переоборудование мотосредства должно согласовываться с заводом-изготовителем, особенно в случаях, если доработка влияет на ходовые качества. Заводская конструкция может быть не рассчитана на возросшую максимальную скорость. Прочность рамы, подвесок и эффективность тормозов не будут обеспечивать безопасность вас и окружающих, и в случае ДТП виновным окажетесь вы. Кроме того, пункт 10.4 ПДД запрещает превышать скорость, определенную технической документацией транспортного средства.

ТУНДРА РЕЙДЕР

Внедорожник на базе «Ижа»: надежно и не разорительно

Предлагаю способ «эндурировать» дорожный «Иж» («Планету» или «Юпитер» – от «второго» до «пятого»). Он проверен на моем собственном опыте.

Константин КУШНИР, г. Мурманск

В ближайшем мотоклубе приобретите набор «сделай сам» из «копченого» кроссового «Иж 6.216» и подвесок кроссового «ЧЗ» (если правильно оформите покупку, появится шанс зарегистрировать реконструированный аппарат).

Самое сложное – «вживить» в эту гору списанного металла двигатель от серийного дорожного аппарата, в моем случае – вполне живой мотор «Иж-П4». Поскольку штатный «спортовский» двигатель короче, раму пришлось распилить поперек и вварить вставки длиной 40 мм. На верхней трубе рамы место сварки усилил косынками, нижние трубы – дополнительными ребрами жесткости. Все работы выполнял квалифицированный

Усиление передней части рамы и замена штатного карбюратора на «Микуни» пошли только на пользу.

Увеличенный по объему бензобак, глушитель – от кроссового «Ижа», амортизаторы с подкачкой – от «ЧЗ».

сварщик. Узлы переднего и заднего креплений моего двигателя такие же, как у штатного спортивного, но изготовил их самостоятельно.

В задней части прилива крышки КП просверлите отверстия, открывающие доступ к крепежным болтам. А если не лениво, срежьте и все лишние приливы и крепления чехлов цепи.

Следующий этап: «бросьте» проводку от «Минска» или «Восхода», можно в сборе. Поставьте фару, задний фонарь, выключатель стоп-сигнала. Систему зажигания – от ММВЗ 3.112 (установку генератора на «Иж» «Мото» уже описывал). Если рассчитываете на мотоцикле форсировать глубокие броды, залейте герметиком колпачок свечи и вывод пучка проводов от генератора (через пропил в верхней части правой крышки двигателя, как на «Иж-ПС»). Штатный канал плотно заткните промасленным поролоном. Воздухофильтр – кроссовый, система забора воздуха – изпод седла. И броды глубиной до 70 см вам не страшны.

Переднюю ступицу «Минска» (или какой-нибудь аналог) заспицуйте в обод на 21 дюйм. Эндуро с передним колесом 18 дюймов и выглядит, и едет хуже. Рекомендую установить «минский» или «восходовский» приборный щиток. Опытным путем вычислите необходимые изменения шкалы спидометра. В моем случае, в силу того, что увеличил длину окружности колеса, к показаниям прибора добавляю 20%.

Если вы особо требовательны к работе подвесок, настоятельно советую установить перья вилки от «ЧЗ», но предварительно расточите отверстия в траверсах. Вдоль верхних труб задней части рамы с обеих сторон приварите полосы с отверстиями для изменения угла наклона задних амортизаторов (опять-таки от «ЧЗ»), тогда вы сможете регулировать жесткость и ход задней подвески.

Боковой упор приварите к самодельной пластине переднего крепления двигателя или к раме мотоцикла чуть ниже маятника задней подвески.

Штатные «кроссовые» звездочки с 54, 58 и 62 зубьями в сочетании с комплектом ведущих звездочек – от 15 до 19 зубьев – позволят свободно изменять передаточное число главной передачи. Длину цепи регулируйте вставками различной длины и двумя замками.

Громкий выхлоп быстро утомляет. Изготовьте самодельный глушащий элемент и набейте его шлаковатой. В нем суммарная площадь высверленных отверстий должна быть не меньше площади сечения выпускной трубы за резонатором. Если диаметр отверстий будет превышать 2,5 мм, выхлоп получится слишком звонким.

Глушащий насадок, из соображений «гигиены», смотрит вниз.

Заднее колесо и цепная передача – от кроссового «Ижа».

Выпускные трубы состыкуйте с кроссовым резонатором. На головке цилиндра справа вверху спилите три ребра, чтобы плотно «посадить» резонатор. С левой стороны на ребрах закрепите небольшой воздухозаборник – чтобы улучшить охлаждение мотора.

Топливный бак я сварил из двух частей: от «Иж-П4» с вырезами в верхней части, верх – «банан» от старого кроссового «Иж-6.216». Теперь он вмещает 24 литра. Если пользоваться карбюратором «Микуни», топлива хватает на 400 км по серьезному бездорожью. На бак крепятся съемные подсумки с аптечкой и прочими полезными в «автономке» мелочами.

Два небольших задних багажника для подвески сумок сварил из тонкостенных труб. Рюкзак крепится между сумками над задним крылом и не мешает снимать седло. Передний багажник служит для транспортировки объемного, но легкого снаряжения (скажем, палатки или спальника) и защищает фару, если мотоцикл падает. Изготовьте его из штатного «минского».

Из-за того, что увеличилась высота по седлу, стало труднее передвигаться по сложным участкам с малой скоростью, когда нужно двумя ногами опираться о грунт. Пришлось выдвинуть перья вилки вверх на 100 мм. Дорожный просвет уменьшился, но крепкая защита двигателя выдерживает даже прямые удары об острые камни, а пеньки крошит в труху.

Относительно слабое место моего эндуро – тормоза, особенно вяло «хватают» они в случае, когда ступицы постоянно попадают в жидкую грязь. При активной езде приходится дважды в сезон менять колодки.

Все описанные доработки рассчитаны на серьезный off road. Что же касается кроссовой резины, то на асфальте ездить на ней просто небезопасно. Если же собираетесь возить пассажира, придется перенастраивать заднюю подвеску. Да и не рассчитана наша техника на дополнительные нагрузки в виде второго ездока.

Надежен ли мой вариант «Иж-эндуро»? Мотоцикл успешно дебютировал во внедорожной экспедиции «Арктик-Трофи'96», не перенес ни одного серьезного ремонта. Конструкция приносит желаемый результат с наименьшими затратами.

КОНКУРС

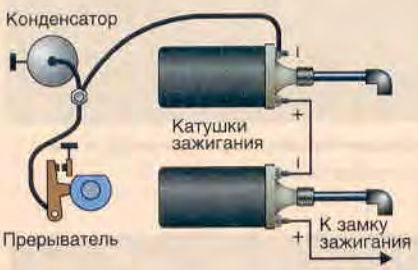
Не иссякает поток писем в редакцию на конкурс простых и оригинальных советов по ремонту, эксплуатации и тюнингу мотоциклов. Напоминаем, что мы ценим актуальность, оригинальность, простоту советов и (обязательно!) апробированность их на собственном опыте (хорошо, если тексты иллюстрируют эскизы, чертежи, фотографии). Авторам ОПУБЛИКОВАННЫХ работ начисляется и направляется по почте премия в размере 500 рублей (при условии, что они сообщили свои паспортные данные, номер медицинской страховки и ИНН, если есть). За самую оригинальную и полезную (на усмотрение редакции) разработку начисляется главная премия – 1000 рублей.

Победителем этого выпуска «Мозгодрома» признан москвич Владимир Войтенко. Поршень, обработанный по его методике, по просьбе редакции был испытан в самодельном 80-кубовом двигателе «Пилота» на стенде ЗиДа. Автор не преувеличивал: мотор выдал 11,5 л. с. при 10 500 об/мин, что на три с лишним «лошади» больше заводского образца. В. Войтенко награждается главной премией.

Ждем ваших писем и предложений!

СПАРКА НА ОППОЗИТ

Улучшить искрообразование в оппозите можно двумя 6-вольтовыми катушками зажигания, которые следует установить вместо родной двухискровой Б-204. Для этого сгодятся и распространенные катушки от «Иж-56» или Jawa. Соедините их последовательно (т. е. «+» одной к «–» другой) и полученную спарку подключите вместо штатной катушки, как показано на схеме. Конденсатор можно оставить на месте, а можно вынести из-под крышки. Новые катушки установите на хомутах справа и слева от генератора выводами против движения.



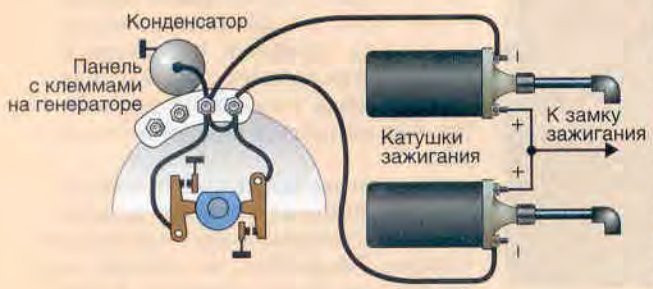
Подобным способом за два года я модернизировал несколько «Уралов». Поломок и нареканий не возникло, искра радовала самых придирчивых.

Дмитрий РАССКАЗОВ, г. Кашира Московской обл.

ОДИН НА ДВОИХ

Однажды в дороге перестал работать один цилиндр моего «Иж-Юпитера». Оказалось, что пробило конденсатор, работающий на этот цилиндр. Запасного с собой, как назло, не оказалось. Тогда я соединил клеммы обоих прерывателей кусочком провода от испорченного конденсатора (сам конденсатор выкинул). Мотор завелся, и я на двух цилиндрах доехал до дома.

Дмитрий МАРТЫНЦЕВ, Калуга



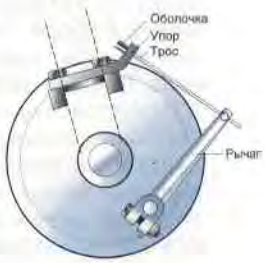
Комментарий специалиста-электронщика Петра ЛАРИНА:

Предложение Д. Мартынцева – оригинальный выход из положения при довольно редкой поломке – отказе конденсатора. Конечно, длительно эксплуатировать мотоцикл с такой системой нельзя – перегружаются контакты, к тому же снижается мощность искры – она может быть недостаточной на высоких оборотах.

УСИЛИТЕЛЬ ТОРМОЗА

Владельцам ковровских мотоциклов (кроме ЗиД-200 с дисковым тормозом) могу посоветовать, как улучшить работу переднего тормоза. Особенно ценны новоприобретенные качества после дождя и «грязевых» ванн.

Идея проста: следует увеличить плечо рычажка тормоза – тогда колодки прижмутся сильнее к барабану, а значит, торможение станет эффективнее. Потребуется старый рычаг переключения передач – он послужит заготовкой для нового, более длинного рычажка тормоза. Хитрость заключена в том, что на ковровских мотоциклах ось тормозного кулачка и вал переключения передач имеют одинаковые шлицы.



Отрезав изогнутый конец рычага переключения, просверлил отверстие Ø8 мм. Для закрепления конца троса я использовал простой болт с просверленным вблизи шляпки отверстием Ø2 мм под трос. Болт вставляется в рычаг и фиксируется двумя гайками.

Новый рычаг установил концом вверх и сделал новый упор для оболочки троса, как показано на рисунке. Теперь тормоза работают «на пять с плюсом»!

Роман ТРАХАЧЕВ, С.-Петербург

«СТОЛБОВОЙ» РЕМОНТ

Если вы закручиваете винты, крепящие правую крышку картера, с налипшей на них грязью, резьба «кончается». И выжать сцепление уже не сможете.

Восстановить резьбу можно. Просверлите отверстия глубже и нарежьте резьбу М6.

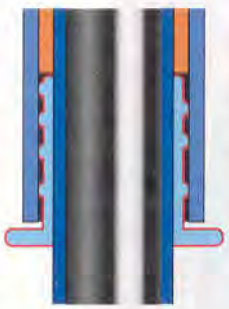
А если неприятность произошла в пути? Для такого случая существует грубый, но проверенный способ. Картер двигателя 2–4 раза оберните стальной телеграфной проволокой диаметром 3–4 мм, концы скрутите. Между витками пропустите монтажку или отвертку и усильте натяжение проволочки, закручивая витки все вместе. Получится такое же крепление, которым прикручены телеграфные столбы к несущим бетонным приставкам.

Нужная вам проволока, как правило, валяется везде, где проходят линии связи.

Алексей ГАРАГАШЬЯН, С.-Петербург

БУТЫЛКА ДЛЯ DELTA

Направляющую втулку передней вилки мокика Delta с успехом можно заменить деталью, изготовленной из резьбовой части горлышка пластиковой бутылки. Бутылку обрежьте чуть ниже пояска. С ним удобнее в последующем извлекать втулки. А еще поясок надежнее закрепляет резиновую гофру, которую надевают поверх него на направляющую трубу вилки.



«Бутылочные» втулки по эксплуатационным характеристикам не хуже заводских (по крайней мере, уже два года езжу с ними), а уж про доступность и стоимость я вовсе не говорю. ⏮

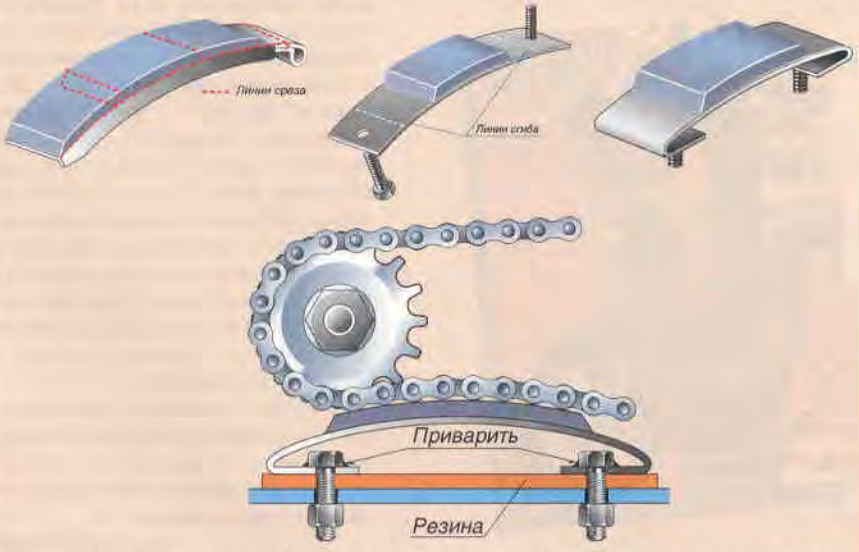
Евгений САВЕНКО, пос. Радужный Владимирской обл.

ИЛИ ЛУЧШЕ ЗАПЛАТИТЬ?

Всем обладателям немало поездивших «Восходов», «Ижей» и даже «Яв» и «Чезетов» знаком повышенный шум, идущий от двигателя – это шумят растянувшиеся цепи моторной передачи. Страшен не шум сам по себе, а ускоренный износ и последующее разрушение деталей – звездочек на коленвале, корзин сцепления и самой цепи. В начальной стадии износа жизнь моторной передаче можно продлить, если установить в картере натяжитель цепи по типу автомобильного.

В моей конструкции используется часть башмака натяжителя цепи автомобилей ВАЗ («классики»). Регулировочным элементом служит пластина из маслостойкой резины – меняя ее толщину, изменяют и провисание цепи. Натяжитель крепится двумя болтами к левой крышке картера. Детали заводского изготовления практически не ломаются, резинового покрытия хватает на 10–20 тыс. км пробега. ⏮

Алексей РОПОТОВ, Тула



Комментарий зам. гл. конструктора ЗиДа Юрия ГРИГОРЬЕВА.

Идея установки натяжителя в мотоциклетных моторах технически верна, но не нова. Но зачем же он нужен? При использовании качественных новых деталей заводского изготовления (цепи и звездочек) надобности в натяжителе нет, кроме того, такая конструкция создает дополнительное сопротивление прокручиванию мотора при запуске кикстартером. Система отражает русский менталитет: бесплатно изобрести, отремонтировать собственными руками вместо того, чтобы заменить детали на новые, за которые все же дешевле заплатить.

ДОЛОЙ АВТОМАТ!

Кто хоть раз ездил на «Иж-Юпитере», в том надолго живут воспоминания о тугом сцеплении и «колом» стоящем рычаге переключения скоростей. Все – из-за автомата выключения сцепления. Вещь эта в отечественном исполнении не выдерживает никакой критики: тросы все равно рвутся, а отрегулировать сцепление очень сложно. А уж как болит левое запястье, особенно после интенсивной поездки по городу!..

От мучений можно избавиться, если просто отключить автомат – отпилить часть его рычага, на которой расположен ролик, взаимодействующий с кулачком. Потребуется и установить пружину возврата рычага троса управления муфтой сцепления – по аналогии с той, что у «Планеты-5», и сцепление будет регулироваться, как на ней. Тогда можно установить одноплечий рычаг переключения передач, ведь усилие, прилагаемое к нему теперь, минимально.

Переделка займет не более получаса, зато теперь езда с частыми переключениями не будет столь утомительной. ⏮

Роман ЯШУКОВ, Москва

ДАЕШЬ ОВАЛ!

Тот, кто занимается глубоким тюнингом, наверняка сталкивался со сложностями при обработке юбки поршня. Чтобы не случилось «клина», она должна быть со сложным профилем: бочкообразным или конусным по высоте, овальным в поперечном сечении. Создание «овала» – и есть камень преткновения. А ведь все просто: еще до того, как приступите к чистовой обработке юбки, необходимо вставить в поршень между бобышек поршневого пальца маленькое приспособление. Оно представляет собою болт с гайкой, которые раздвигают бобышки на несколько «соток». При выкручивании деталей на каждые 1/8 оборота следует микрометром контролировать наружный диаметр поршня. Когда он «раздуется» до требуемых 0,05–0,1 мм (конкретное значение зависит от диаметра и конструкции поршня, материала его и гильзы, тепловых режимов и проч.), его можно закреплять в патрон токарного станка. После обработки и снятия приспособления образуется как раз требуемая конструкцией овальность.

Таким способом я обработал не один десяток поршней, и нарекания к ним не возникали. ⏮

Владимир ВОЙТЕНКО, Москва

НА БИС С ФАЛЬШЬЮ

Этот год оказался «урожайным» для «ижатников» – выпущено две книги по самым распространенным в России мотоциклам. Это «Мотоцикл ИЖ. Эксплуатация, ремонт, каталог деталей», составители К. П. Быков, П. В. Грищенко, ПКФ «Ранок» (Чернигов), изд-во «РусьАвтокнига», а также многокрасочный альбом «Мотоциклы «ИЖ-Планета» и «ИЖ-Юпитер». Ремонт, устройство, эксплуатация», изд-во Морозова, Москва.

Оформление обложки черниговской новинки не оригинально: на ней, как и на ранее выпущенных книгах о «Явах» и «Минсках», те же закопченные детали... автомобильного 4-тактного мотора. Морозовский альбом смотрится куда более броско – за счет... полуобнаженной женской натуры. Она, видимо, призвана отвлечь внимание от «вывернутой» при печати фотографии мотоцикла (кик и рычаг КП здесь справа). Издатель до завидного последователен: на следующей странице «Юнкер» тоже «неправильный» – зеркально отраженный. Может, в этом заключен некий глубинный смысл?..

Авторы из Ижевска Михаил Перепелица, Николай Перерва и Владимир Умняшкин знают о своих мотоциклах не понаслышке: все работали на мотозаводе, занимали руководящие должности. В соавторстве они ранее уже издали несколько книг, ставших «библией» по «Ижам». Собственно и их последний труд не более чем переработанный многокрасочный альбом, вышедший еще в 1994 году в издательстве «Машиностроение». Если не считать трех новых страниц, посвященных «водяному» «Ижу», книга-новинка заметно проигрывает раннему изданию. Формат книги теперь вдвое меньший, а прекрасные цветные иллюстрации и вовсе «убиты»: печать – на газетной бумаге, в красках преобладают грязно-коричневые тона.

Книга К. Быкова – это совсем другое! Составитель поработал на славу... Вернее, на его славу, а также гонорар поработали другие. К. Быков включил в довольно небольшой объем (189 стр.) сведения почти из полутора десятка книг иных авторов. В том числе и Перепелицы, Перервы и Умняшкина: от них оттяпал прекрасно составленный каталог деталей.

Чтобы читатель не соскучился, во все главы вкраплены вопросы и ответы, заимствованные из, опять-таки, чужих трудов. Приятно было наткнуться на один совет автора этих строк по поводу изготовления колодок для дискового тормоза, опубликованный в «Мото», № 1/94 (опять-таки ссылки ни на журнал, ни на автора нет).

Составителя не мучали сомнения, давать ли советы по поводу переоборудования мотоциклов, производство которых... прекращено почти полвека назад (речь идет об «Иж-49»), или по установке на мотоцикл 40-летней давности систем зажигания от «Минсков», а также «Восходов» 25-летней давности. Прямо-таки пособие для антикварщиков!

В книге «проколы» и похлеще. В схеме сцепления (рис. 5.3) показаны пружины растяжения, а на рисунке 5.5 в описании приспособлений для разборки этого сцепления продемонстрирован крючок для съема этих самых пружин. Так ведь на «Ижах» пружины растяжения отродясь не устанавливали! Вместо упомянутого в тексте карбюратора Jikov от Jawa-350/638 для «Иж-Ю5КТ-01» на рисунке совсем другое – Jikov от Jawa модели 353. А устанавливающийся в настоящее время К-68 не упомянут вовсе! Обойден вниманием и «Юпитер» с жидкостным охлаждением – основной нынче из ижевских мотоциклов.

Не могу советовать выбрасывать книгу на помойку, абсолютно вредной не назову – в чем-то от нее будет польза. Но и хвалить, сами понимаете, язык не поворачивается.

Иван КСЕНОФОНТОВ

НАВИГАЦИЯ GPS

МОБИЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ КООРДИНАТ И ПРОКЛАДКИ МАРШРУТА

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

GARMIN

СКУТЕРСАЛОН

Мытищинская ярмарка
91 км МКАД
7373311**767
7840086
www.scootersalon.ru

ЛУЧШИЕ ЯПОНСКИЕ МОПЕДЫ

НОВЫЕ И Б/У
ОПТОВО-РОЗНИЧНАЯ ПРОДАЖА ПО САМЫМ НИЗКИМ ЦЕНАМ
ОБСЛУЖИВАНИЕ, РЕМОНТ, ЗАПЧАСТИ, ТЮНИНГ, АКСЕССУАРЫ

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
- запчасти и тюнинг для скутеров

Россия, г. Москва, ул. Авиамоторная, 47, тел.: 273 06 91
www.moto99rus.boom.ru, e-mail: moto99rus@yandex.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

ЗАПЧАСТИ
к русским мотоциклам

Буран Восход Иж Пилот Ява Урал Рысь Днепр Минск

МОТО ЗАПЧАСТИ МОТО

Большой выбор кожаных аксессуаров

м. "Сокольники"
Сокольническая пл., д. 9, цокольный этаж
тел. 268-12-60

магазин "ЗЕНИТ"

Всегда в наличии Spectrol

ОАО ИНПЦ "Внедрение"
МОТО техника

- Отечественного и импортного производства
- Запчасти и аксессуары
- Комиссионное оформление
- Сервис
- Мотоодежда
- Масла

Приглашаем к сотрудничеству физических и юридических лиц
Будет и ваше дело увенчано!

Москва, Зеленый проспект, д. 3а/11
тел. (095)306-3284 доб. 29, 724-33-06
E-MAIL: adv-moto@mtu-net.ru

HBIKER HYPER

SIMPSON HYPER SPIEGLER

РЕМОНТ ТЮНИНГ ЗАПЧАСТИ
мотоциклы снегоходы мотороллеры гидроциклы

Санкт-Петербург, Моховая ул., 37
Тел.: (812) 279 96 53
Москва, Ярославское шоссе, 3/10
Тел.: (095) 744 42 34 183 30 10

НОВА

Специализированный центр по продажам и ремонту техники

- снегоходы, мотовездеходы
- гидроциклы, катера
- баги-карт
- мопеды «Peugeot», «Пилот»
- снегоуборочные комбайны
- генераторы, подвесные моторы
- газонокосилки, мотокультиваторы
- запчасти, аксессуары

Гарантия. Сервис.

МКАД, 49 км, 363-72-54
Симферопольское шоссе, 9 км от МКАД
549-47-53

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.

(095) 967 37 99, 163 44 87 (мест. тел. 2-15)
Щелковское шоссе, дом 5 (ф-ка Сокол)

ЗиД ИЖ

ПРОДАЖА ГАРАНТИЯ ЗАПЧАСТИ

Расширяем сеть региональных партнеров
ЗАО "Полюс" ул. 2-я Лыковская, д. 70, корп. 2
(СКБ "Искра")
Тел. 137-2402, 137-2404

MOTOPROM

PIRELLI moto

Москва, Ломоносовский пр-т, д. 32
т. (095) 147-4331, 147-0166
www.motoprom.ru
e-mail: motoprom@umail.ru

«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

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

Постоянным клиентам скидки

От 5 %

095 // 562-1385
095 // 561-3987
Email: escort@mail.sitek.net

ROUTE 66

МЫ ОДЕНЕМ ВАС В КОЖУ!

ХИТ СЕЗОНА — КОВБОЙСКАЯ ШЛЯПА!

ВВЦ, ТК "Регион", пав. 80
(рядом с фонтаном "Дружбы народов")

предъявителю купона скидка 3%

SUZUKI

- Мотоциклы
- Запасные части
- Ремонт
- Одежда и аксессуары

Москва,
ул. Автомоторная, д. 2
Тел.: 456-6701,
504-3092
sansanih@mtu-net.ru

→ «КОЛЬЦО»

HONDA БЬЕТ DUCATI НА РОДНОЙ ЗЕМЛЕ

Первые три этапа чемпионата мира по кольцевым гонкам в классе «Супербайк» прошли под диктовку Ducati и действующего чемпиона мира, выступающего на этом мотоцикле, австралийца Троя Бэйлисса: на трех этапах он одержал шесть побед из шести возможных. Конкуренцию ему мог составить только экс-чемпион 2000 года американец Колин Эдвардс на Honda. Перед этапом в Японии на трассе Суго он занимал второе место в чемпионате, отставая от Бэйлисса на 45 очков.

Трасса Суго, пожалуй, самая специфическая из всех, на которых проходит чемпионат. Она расположена в горах на севере Японии, перепад высот здесь – 75 метров, поэтому «попасть» в нужные настройки очень сложно. Кроме того, на родной земле всегда очень успешно выступают местные пилоты. В прошлом году здесь выиграл приглашенный Honda на одну гонку Манако Тамада. В нынешнем он вновь вышел на старт и вновь показал всем, кто в доме хозяин. Всем, кроме Эдвардса.

Лидер чемпионата – Трой БЭЙЛИСС.

В первой гонке дня именно Эдвардс пришел первым. Но чего это стоило! Всего 0,161 секунды разделили на финише американца и японца! Третьим был единственный представитель Aprilia Нориюки Хага. А вот представители Ducati на подиум не попали: Н. Ходжсон (Британия) был только четвертым, Бэйлисс – пятым. Мировому фавориту не удалось подняться на подиум и во второй гонке. Зато удалось Ходжсону – он третий. А борьба за победу вновь развернулась между двумя представителями Honda. На этот раз они поменялись местами на подиуме: на первую ступеньку поднялся Тамада на вторую – Эдвардс. Благодаря этому Honda существенно поправила свое положение в чемпионате в зачете команд, а от «красного итальянца» она отстает на 24 очка. Колин Эдвардс приблизился к лидеру – теперь его отставание от Бэйлисса составляет те же 24 очка. Aprilia, благодаря героическим усилиям Н. Хаги, пока успешно отбивает атаки Kawasaki, но разрыв между ними – всего 12 очков.

MOTO GP: РОССИ ПРОИГРАЛ!

Главная интрига нынешнего чемпионата мира формулируется очень просто: сумеет ли в очередной раз выиграть Валентино Росси? Перед вторым этапом чемпионата мира Гран-при Африки были все основания полагать, что этот итальянец одержит шестую победу подряд: он в очередной раз прекрасно провел квалификацию и стартовал с поула. Правда, далось ему первое место совсем не просто – вновь пришлось биться с Лорисом Капиросси. В какой-то момент их разделяли всего 0,005 секунды, но в самом конце квалификации прошлогоднему чемпиону удалось отдалиться до 0,032 сек. И другие результаты очень плотные: время первых 19 (!) пилотов – всего в полутора секундах от победителя. Это новый рекорд мото Гран-при!

Нечасто РОССИ увидишь без улыбки на устах.

Казалось бы, после такой «толкучки» и в дальнейшем жди плотной гонки. Но все сложилось иначе на трассе Велком (ЮАР).

Росси со старта захватил лидерство и большую часть дистанции его не уступал. Да, собственно, и уступать было некому, кроме партнера по команде Repso Honda Торы Укавы – тот мертвой хваткой «вцепился» в заднее колесо Валентино и не отпускал его ни на сантиметр. По ходу борьбы оба пилота несколько раз обновили рекорд трассы.

Однако на прогретом до критических 40 градусов полотне многое для исхода борьбы решал выбор резины. Укава сделал более верный выбор. В последней трети гонки невооруженным глазом стало видно, что мотоцикл у Росси идет как-то вязко. И за 8 кругов до финиша Укава, воспользовавшись ошибкой лидера, обошел его. На последнем круге Валентино предпринял две попытки атаки, но обе оказались неудачными. В результате Укава на финише первый, Росси – второй. Лорис Капиросси финишировал на третьей позиции. Первую половину гонки он еще пытался держаться за лидерами, но его постигли все те же проблемы с резиной...

Первые четыре места – за мотоциклами Honda (четвертым финишировал Даиджиро Като). На первых двух позициях – 4-тактные, за ними – 2-тактные. Лучший пилот, представляющий других производителей, – Карлос Чека на Yamaha, он пятый. Отметим и девятое место его партнера по команде Макса Бьяджи. Явно затянулся кризис у четырехкратного чемпиона мира...

Вновь не финишировал ни один из пилотов Suzuki и Proton. Недалеко ушла и Aprilia – на втором этапе Режис Лакони финишировал 15-м.

И все же главный итог второго этапа в том, что мы увидели вновь «живого» Росси: в отличие от предыдущих этапов, он боролся, нервничал, ошибался... Оказывается, Росси – не машина по безошибочному преодолению дистанции, с ним вполне можно конкурировать. И побеждать!

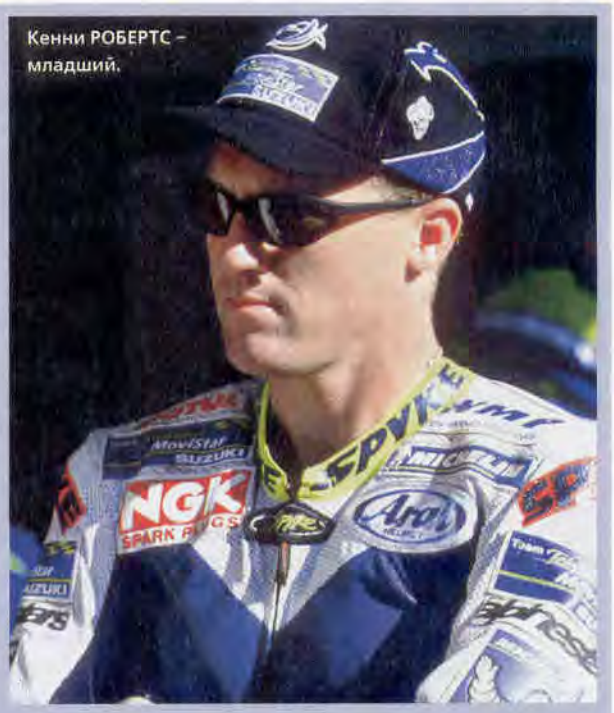
Виктор МАМОНТОВ

Чемпионат мира в классе Moto GP.

Положение после двух этапов:

1. В. Росси (Италия, Honda) – 45 очков; 2. К. Чека (Испания, Yamaha) – 27; 3. Т. Укава (Япония, Honda) – 25; 4. Л. Капиросси (Италия, Honda) – 23; 5. А. Рио (Япония, Suzuki) – 20; 6. Н. Абе (Япония, Yamaha) – 20.

ГЕРАЛЬДИКА



Кенни РОБЕРТС – младший.

Накануне Гран-при Африки в паддоке оживленно обсуждали горячую новость. Нет, не победу в квалификации Валентино Росси, а... новый дизайн шлема Кенни Робертса. А шлем для мотогонщиков – что герб для рыцарей.

Если раньше на нем была изображена по синему полю голова черного орла, то теперь орлов стало два – добавился белый. Он в честь отца – трехкратного чемпиона мира в классе 500 см³ Кенни Робертса-старшего.

БЕЛЫЙ ОРЕЛ

Кенни Робертс-старший гонялся в те времена, которые теперь иначе как легендарными не называют. Это было время нашествия в Гран-при очень сильных американских пилотов. Ни до, ни после этих полутора десятка лет такого интереса американцы к чемпионату мира не проявляли. Как правило, горделивые янки предпочитают гоняться в собственных сериях, которые проводит их национальная AMA (American Motorcycle Association). Но в конце 70-х спортивная ксенофобия была преодолена, и в составе американского мотодесанта в Европе высадился и Кенни Робертс, тогда еще ни старший, ни младший.

У него был огромный гоночный опыт, но опыт весьма причудливый. В Штатах он принимал участие в так называемых дорожных гонках, проходящих по улицам городов, а также в гаревом спидвее. Кроме того, Кенни считался одним из лучших американских гонщиков на грузовых автомобилях в серии Flat Track.

Этого янки нельзя назвать первым американским пилотом в Гран-при, однако он стал первым американским чемпионом мира в классе 500 см³. Произошло это в 1978 году. До этого чемпионаты в «королевском» классе выигрывали только британцы и итальянцы (исключение – Гарри Хокинг из Родезии).

С появлением Робертса все изменилось. Он выиграл еще два чемпионата мира подряд – в 79-м и 80-м. Особо ценен его высший титул 79-го года. Перед сезоном он очень серьезно разбился: повредил позвоночник, ногу, сломал ступню. Подобного рода травмы для многих пилотов означают конец карьеры. Но не для Робертса. Он пропустил первый этап, однако на старт второго вышел. Никто его всерьез не воспринимал: не может гонщик после столь серьезных повреждений ехать быстро... А Робертс взял и выиграл.

РЫЦАРЬ БЕЗ СТРАХА И УПРЕКА

Кенни Робертс не только открыл дорогу американцам к чемпионским титулам в Гран-при – он ввел много новых элементов в кольцевые мотогонки. В частности, стиль прохождения поворотов «с коленкой» – это от него. Он первым стал обматывать кожаные гоночные штаны специальной лентой – для снижения трения при прохождении поворотов. Впоследствии ленту заменили изобретенные «слайдеры».

Кроме того, Кенни прославился активной позицией в борьбе за безопасность участников гонок. Сейчас трудно в это поверить, но в «его» времена гонки часто проходили на обычных дорогах, по обочинам которых всякого рода столбы, металлоконструкции и прочее были в лучшем случае ограждены мешками с соломой. И то не всегда и не везде.

Многие помнят, что в 79-м году пилоты классов «350» и «500» по инициативе Робертса заявили, что будут бойкотировать следующий чемпионат мира. Этот демарш принес результат – с тех пор организаторы стали постоянно поднимать уровень безопасности треков.

После окончания активной спортивной карьеры Робертс не покинул Гран-при. В 86-м году он уже появляется в паддоке в качестве владельца команды, которая выступала сразу в двух классах – «250» и «500».

Все это важно для истории мирового «кольца», однако не идет ни в какое сравнение с событием, случившимся еще до завоевания нашим героем первого чемпионского титула. 25 июля 1973 года в маленьком калифорнийском городке Модесто у Кенни Робертса родился сын, названный в честь отца, но, естественно, с прибавкой Junior – «младший».

ВОСПИТАНИЕ ВОИНА

Начинал Кенни Робертс-младший, естественно, под непосредственным руководством своего прославленного батюшки, который решил, что лучшая школа перед переходом на асфальт – гаревая дорожка спидвея и кросс: это очень популярные в Америке виды мотоспорта. Кенни-младший научился здесь сражаться.

Сейчас он уже не вспомнит, какой мотоцикл был у него первым. На вопрос о нем с сомнением отвечает: «Не знаю, может быть, Suzuki 50»... Следует понимать, что мотоциклов в детстве перепробовал много. Но если первый все же Suzuki, то в том следует усмотреть предопределенность...

После основательной школы спидвея и кросса отец отправил сына «на асфальт». В возрасте 16 лет Кенни-младший уже выиграл пять кольцевых гонок в классе 250 см³, а уже в следующем году стал вице-чемпионом в престижной серии, проводимой AMA.

После успехов сына в американских чемпионатах Робертс-старший, знающий силу пилотов Старого Света, справедливо решил, что сыну пора отправляться за океан. В Европе вся семья осела в Испании, здесь отец открыл гоночную школу на трассе Каталония–Монтмелло, названную «Гоночное ранчо». Кстати, на этом «ран-

чо» прошли первую гоночную школу многие именитые ныне пилоты, и поныне они частенько заезжают сюда для тренировок.

В 93-м Робертс-младший выигрывает первую европейскую гонку в испанском Калафате и дебютирует в Гран-при. А со следующего года уже принимает участие в чемпионате мира в качестве призового пилота в классе «250». В 96-м он стартовал в классе «500». Сначала на Yamaha, а в 97-м стал первым пилотом нового мотоцикла Робертса-старшего – Proton KR3 (расшифровывается: Кенни Роберст, 3 цилиндра).

16-е и 13-е места в общем зачете – не тот результат, о котором мечтал уже повзрослевший сын, и в 1999 году он принимает принципиальное решение о переходе в другую «конюшню».

СЛАВОПРЕЕМНИК

Впервые в жизни он уходил из-под опеки Кенни-старшего. И уходил не в Yamaha – почти родной дом для семьи Робертсов, а в Suzuki. Однако в том был резон: команда была заво-

РОБЕРТС-младший – заводской пилот Suzuki.

дская и пребывала на подъеме.

Возникло множество слухов – якобы, отец с сыном вдрызг рассорились... Но все это оказалось вымыслом журналистов. Отец слишком много времени провел в Гран-при, чтобы не понимать, насколько своевременно сделал этот шаг воспитанник. Орленок вырос в орла...

И Кенни-младший в первый же год после перехода занял второе место в чемпионате мира. Перед началом сезона 2000 года по телевидению показали многозначительный кадр: Кенни Робертс, находившийся в то время на отдыхе на берегу моря, нарисовал на песке цифру 1 – как символ мечты о чемпионстве.

Мечта стала явью: Робертс-младший выиграл четыре этапа чемпионата, еще пять раз поднимался на подиум и обошел Валентино Росси, который дебютировал в том сезоне, на 49 очков. В семье Робертсов теперь было четыре мировых титула на двоих – отца и сына. Их династия стала первой чемпионской в 52-летней истории Гран-при. Первым, кто поздравил сына с победой, был отец...

Казалось, настоящее – прекрасно, будущее – безоблачно... Но за триумфом наступило жестокое разочарование. В 2001-м у Suzuki не получалось ничего: на первых 14 этапах никто из команды ни разу не поднимался выше шестого места. И никто, в том числе и сам чемпион мира, не понимал в чем дело.

На Гран-при Чехии нервы у Кенни-младшего не выдержали: он демонстративно прекратил гонку, заехал в боксы, снял шлем и... швырнул им в главного инженера команды. Беспрецедентный случай!.. Сразу вспомнилось гоночное прошлое его отца, который тоже сдержанностью не отличался (однажды даже пообещал открутить голову менеджеру, который не хотел отдавать ему 100 долларов призовых денег).

Гарри Тейлор – тим-менеджер – принял решение отправиться вместе с лидером своей команды в Японию, на завод. Вопрос поставили ребром: или команда получает нормальную заводскую поддержку, или прекращает гоняться на этом мотоцикле. Естественно, в ответ последовали заверения в том, что приложат все мыслимые и немыслимые усилия... и т. д. и т. п.

И действительно, в Валенсии и Робертс, и Жибернау (партнер по команде) поднялись на подиум, но это, оказалось, был лишь эпизод... В том чемпионате Suzuki вела борьбу не с Yamaha, а с... Proton KR3.

Нет, совсем не случайно Робертс-младший именно сейчас изобразил на своем шлеме второго орла. Сейчас, как никогда раньше, ему нужна поддержка. Ее, как никто другой, ему сможет дать отец.

Виктор МАМОНТОВ

→ КРОСС

ПРОДЕРЖАТЬСЯ БЫ...

Колясочный экипаж Щербинин–Сосновских успешно выступил в первом этапе чемпионата мира. Он занял по сумме двух заездов шестое место. Это очень обнадеживает. Наконец-то россияне вошли в первую десятку.

Чемпионат мира по мотокроссу в классе мотоциклов с колясками. Первый этап: 1. Д. Веллемсен – М. Веллемсен (Голландия) – 37 очков; 2. К. Сергис – А. Расманис (Латвия) – 37; 3. К. Вайманн – Т. Вайманн (Германия) – 26; ... 6. Е. Щербинин – С. Сосновских (Россия) – 15...

ЗНАКОМЬТЕСЬ – НОВАЯ ДИСЦИПЛИНА

Экипажи СЕРГИСА (№1) и ЩЕРБИНИНА (№13) возглавили гонку.

Родился новый вид мотоциклетного спорта – спринт-кросс. Придумали эту забаву в Латвии – чтобы сделать обычный мотокросс более зрелищным и динамичным.

Условия таковы. Все участники стартуют в общей массе и едут по классической трассе и по стандартному регламенту, то есть 25 минут плюс два круга. Из всех отбирают шесть лучших, и уже они соревнуются между собой. Гонка проходит по очень короткой трассе – не более 300 метров и по укороченной программе – не более трех кругов в одном заезде. Все происходит стремительно: не успеешь стартовать – уже финиш.

Первыми из россиян, опробовавшими на себе новую дисциплину, стали наши колясочники Евгений Щербинин и Сергей Сосновских на первом этапе Кубка Балтии. Российский дуэт занял второе место, уступив лишь экипажу четырехкратного чемпиона мира Кристерса Сергиса.

Кубок Балтии проходит в пять этапов на территории Латвии. Участвуют спортсмены трех прибалтийских государств, а также России, Швеции, Финляндии.

РЕПЕТИРУЕМ ГРАН-ПРИ

У наших кроссменов появился шанс попасть в число участников чемпионата мира. Речь идет о Гран-при России, который состоится под Москвой 14–15 сентября. Согласно регламенту, мы, как принимающая сторона, имеем право заявить для участия в этом этапе до пяти спортсменов в классе «125» и до трех – в классе «250» и «открытый». Попасть на чемпионат мира обычным путем у нас не получается – для этого понадобится как минимум выиграть чемпионат континента, а это пока нереально.

Сейчас ведутся дебаты: кого делегировать на Гран-при, в каком классе, на каком мотоцикле. Чтобы облегчить задачу отбора, Федерация мотокросса решила «обкатать» наших ребят в специально организуемом турнире «Трофей России». Соревнования пройдут в три этапа, их главная особенность в том, что гонки организуют по регламенту чемпионата мира: в каждом классе не два заезда по 25 минут, а один удлиненный – 35 минут плюс два круга. Начисление очков также по международной сетке.

Но есть и отличия: на чемпионате мира отдельно соревнуются классы «125», «250», «500». На «Трофее России» ввели дополнительно класс «85», а классы «250» и «500» объединили в один и назвали его «открытый».

Первый этап «Трофея России» уже состоялся, и прошел он в Усть-Лабинске. Это была первая летняя гонка в сезоне 2002. В классе «85» ожидалось, что легко победит трехкратный чемпион Росси Евгений Бобрышев. Однако довольно уверенно гонку выиграл другой спортсмен – житель Краснодарского края Владимир Белокуров.

Наибольший интерес, как всегда, вызвали гонки в классе «125». Дмитрий Паршин на двух зимних гонках выглядел весьма амбициозно: выиграл зимний чемпионат и стал вторым на зимнем Кубке. Но спортивную форму он не удержал. Вернее, не удержался: на одном из первых кругов влетел в кочку, упал сам, а его мотоцикл «завязался в узел». А гонку выиграл Александр Иванютин.

В «открытом» классе победил Максим Лебедев. Он выступал на 2-тактном Suzuki объемом 250 см^3 (допускались и 4-тактники большего объема).

Анатолий ЛЕЛЬЕВР

Открытый чемпионат по мотокроссу «Трофей России». Усть-Лабинск. Первый этап. Класс «85». 1. В. Белокуров (СК «Ритм», Белореченск, Honda); 2. Е. Бобрышев (СК «ЮКОС Мотоспорт Интернешнл», Москва, Yamaha); 3. Н. Пацинский (СК «Агросоюз», Киев, Honda). Класс «125». 1. А. Иванютин (СК РМЗ, Ревякино, Yamaha); 2. С. Иванютин (СК РМЗ, Ревякино, Yamaha); 3. В. Гусев (СК «Бриг», Майкоп, Honda). Класс «открытый». 1. М. Лебедев (СК «Сура», Пенза, Suzuki); 2. С. Евдокимов (СК АИГ, Волгоград, Honda); 3. А. Сафронов (СК «Утес», Трехгорный, Honda).

...ПОГАДАЙ НА КОРОЛЯ

«Вычислить» будущего чемпиона России по первым двум этапам – такую задачу поставили мы перед старшим тренером сборной страны по мотокроссу Станисловасом Висоцкасом.

– В классе «250» не вижу равных Андрею Сафронову. Он очень хорошо подготовлен, работает как машина. Ровно откатал все четыре заезда первых двух этапов. Результат – четыре победы. Если ничего не случится, скажем, поломка мотоцикла, то скорее всего чемпионом станет он .

Александр Иванютин – хозяин ситуации в классе «125». После того, как из этого класса ушел Максим Лебедев, у него не осталось конкурентов. В нынешнем году парень заметно прибавил – у него хорошая «физика», прекрасно работает головой. Единственный, кто для него опасен, – Виталий Гусев.Вместе с тем интересно наблюдать, что происходит «за спиной» Виталия и Шурика. А происходят там очень любопытные вещи. Например, на третье место целит Сергей Иванютин, но его подпирает молодой и неудержимый Дмитрий Паршин. Достанет ли?.. На пятом месте закрепился совсем юный Геннадий Севостьянов – это его первый сезон в классе «125».

С. ВИСОЦКАС со своим воспитанником В. БЕЛОКУРОВЫМ.

Битва за медали.

Наконец-то оживилась ситуация в классе «85». У Евгения Бобрышева появился достойный соперник в лице Владимира Белокурова. Если в прошлые годы Евгений уезжал со старта и никто не мог не то что его достать, но даже сократить расстояние, то теперь вся гонка проходит в борьбе. За время заезда Белокуров то и дело вырывается вперед, Бобрышев отыгрывается... Евгений старше и опытнее, так что чемпионом, скорее всего, станет он. Но тут возникает «международный фактор»: оба в мае выезжают «на Европу», а значит, не смогут выйти на старт следующего этапа – оба потеряют драгоценные очки. Так что чемпионом может стать тот, кто сейчас на третьем месте. Посмотрим в таблицу: кто там третий? Сергей Астайкин, очень перспективный гонщик из Подмосковья. Вот у него, выходит, лучшие шансы стать чемпионом России.

Сергей ТРЕГУБОВ

Личный чемпионат России по мотокроссу

Первый этап. Ставрополь. Класс «85». 1. Е. Бобрышев (СК «Юкос Моторспорт Интернешнл», Москва); 2. В. Белокуров (СК «Ритм», Белореченск); 3. С. Астайкин (СТК «Стрела», Московская обл.). Класс «125». 1. А. Иванютин (СК РМЗ, Ревякино); 2. В. Гусев (СК «Бриг», Майкоп); 3. С. Иванютин (СК РМЗ, Ревякино). Класс «250». 1. А. Сафронов (СК «Утес», Трехгорный); 2. М. Лебедев (СК «Сура», Пенза); 3. С. Евдокимов (СК АИГ, Волгоград).

Второй этап. Белореченск. Класс «85». 1. Е. Бобрышев; 2. С. Астайкин; 3. А. Зубков (СК АМО, Видное). Класс «125». 1. А. Иванютин; 2. В. Гусев; 3. С. Иванютин. Класс «250». 1. А. Сафронов; 2. С. Фролов (СК «Экстрим», Калуга); 3. М. Лебедев.

ЛЕГЧЕ СТАТЬ ЧЕМПИОНОМ, ЧЕМ МУЖЕМ

...А была ли женщина? Этим вопросом, судя по письмам в редакцию, маются некоторые из наших читателей, следящие за странными зигзагами в спортивной карьере одного из лучших мотокроссменов России Максима Лебедева. Напомним, два года назад он, звезда и надежда нашего мотоспорта, вдруг заглушил мотоцикл, слил бензин, повесил на гвоздь амуницию – и не стал выходить на старты. Целый год от него ни слуху ни духу. Поползли душещипательные слухи: мол, шерше ля фам! В смысле, во всем виновата любовь. Живет, де, в Пензе (в последние годы Лебедев выступает за пензенский СК «Сура») девица-красавица, из-за которой Максим совсем потерял голову. Даже решил оставить спорт – лишь бы быть с любимой рядом...

Максим ЛЕБЕДЕВ.

Правда, ровно через год Макс так же внезапно вернулся на трассу, с блеском провел весь сезон и даже выиграл чемпионат страны среди профессионалов в классе «125». В сезоне-2002 пересел на более привычный для себя мотоцикл класса «250» и сейчас строит весьма амбициозные планы. И они уже начинают реализовываться: в феврале выиграл зимний Кубок России и в придачу «Жигули»-пятерку.

Чем же была вызвана пауза в карьере мастера? Не будем повторять слухи – спросим об этом самого Максима.

– ...Как ее зовут?

– Кого?!

– Ну ту пензенскую красавицу, из-за которой ты едва не бросил спорт?

– Чушь все это!.. Мою девушку зовут Наташа, она действительно живет в Пензе, мы дружим уже три года. Но это никак не мешает спорту – только помогает. А не выступал я потому, что заболел. В конце 1999 года почувствовал резкие боли в области позвоночника, стало падать зрение – заболевание позвоночника может дать какие угодно последствия. Врачи обнаружили смещение позвонка, посоветовали на время оставить спорт. Что я и сделал. Лечился в основном в Пензе – в городе хорошие специалисты-мануальщики. Так прошел 2000 год. К осени мне стало легче, исчезли боли, нормализовалось зрение. И я вновь сел на мотоцикл.

– А Наташа не намекает, что пора бы и жениться?

– Мы говорили об этом. Но чтобы стать мужем, я прежде должен крепко стоять на ногах. Однако у меня нет профессии, постоянного заработка, жилья – нет ничего...

– Постой, все говорят, что в Пензе ты получил роскошную квартиру...

– Ничего не получил. Здесь квартиру арендую, на ее оплату уходит почти весь заработок. Я даже оставил класс «125» из-за того, что он более затратный. Ездить в «250» обходится дешевле.

– С трудом верится в то, что спортсмен твоего уровня недостаточно зарабатывает...

– Тем не менее... Я весь из себя заслуженный и известный, но не богат, даже не зажиточный. Это парадокс нашего мотокросса.

– И что дальше?

– Откровенно говоря, свое будущее связываю не с Пензой, а родными Люберцами. Власти города заинтересовались мотокроссом, построили трассу, планируют создать серьезный мотоклуб. Если это случится, то мое место – в нем. Вначале в роли гонщика, затем перейду на тренерскую работу. Кстати, и мой отец, Борис Ильич, который воспитал, в том числе и как спортсменов, меня и моего брата Сергея, тоже рассчитывает работать в том же клубе тренером. Уверен, мы будем полезны Люберцам и его мотоклубу.

Беседу вел Анатолий ЛЕЛЬЕВР

БЕЛЬГИЙЦЫ ВЕРНЫ СЕБЕ

Борьба мотокроссменов за мировое золото в разгаре. Напомним, в этом сезоне каждый Гран-при проходит в один заезд. После трех этапов, которые прошли в Голландии, Испании и Германии, в классе «125» лидирует француз Мишель Масшио (63 очка). Следом за французом с равной суммой очков бельгиец Патрик Капс (54) и новозеландец Бин Товнлей (54).

В классе «250» высочайший уровень мастерства демонстрирует действующий чемпион мира Мишель Пишон (Франция). На этапе в Германии он попал в завал и ушел со старта последним. Однако добрался до финиша восьмым и сохранил лидерство в общем зачете (63). Вторую строку в судейских протоколах занимает 20-летний норвежец Кеннет Гундерсен. Новозеландец Джошуа Коппинс на третьем месте (54). На третий этап чемпионата был заявлен россиянин Виталий Тонков, но он не прошел классификацию и на старт основной гонки не попал.

В классе «500» грядет очередная сенсация. Повторяется сценарий прошлогоднего Гран-при: весь пьедестал остается бельгийским. Лидирует пятикратный чемпион мира Стэфан Эвертс (67, Yamaha), за ним – Жоэль Сметс (65, KTM). Замыкает призовую тройку Марнинг Бервойетс (62, Yamaha).

Александр РЫЖОВ, мастер спорта

Отец и сын – Гарри ЭВЕРТС и Стэфан ЭВЕРТС.

→ СПИДВЕЙ

БИТВА МЕДАЛИСТОВ

В Даугавпилсе стартовал открытый командный чемпионат России. Бронзовый призер 2001 года «Локомотив» принимал поочередно серебряного медалиста «Лукойл» из Октябрьска и пятикратного чемпиона страны тольяттинскую «Мега-Ладу».

Латвийские гонщики гостям из Башкирии проиграли со счетом 37:50. В первом же заезде 47-летний Михаил Старостин сделал победный почин: с лучшим временем соревнований выиграл у лидера «Локомотива» Андрея Королева. В очередном своем заезде Старостин в паре с Эдуардом Шайхуллиным вновь оставил позади Королева и увел команду «Лукойл» далеко вперед.

В еще более нервозной обстановке проходила гонка «Локомотива» с «Мега-Ладой». До седьмого заезда команды набирали строго по три очка и довели счет до 18:18. Перед последним заездом местные гонщики вели 42:41. Проиграв старт, лидер тольяттинцев Роман Поважный попытался обойти соперников по внешнему радиусу, но упал. Итог – 47:41 в пользу «Локомотива».

Николай ЕРМОЛЕНКО

Михаил СТАРОСТИН.

→ ТРИАЛ

НЕУБЕДИТЕЛЬНЫЙ РЕВАНШ

В недавно закончившемся чемпионате мира по триалу в залах десятикратный обладатель высшего титула Дуг Лампкин сдал свои полномочия молодому испанцу Альберту Кабестани (см. «Мото», № 5-02). Но шанс отыграться представился довольно скоро: меньше чем через месяц после окончания чемпионата в залах стартовал чемпионат по классическому триалу, который проходит в естественных условиях – на природе. Камни, песок, вода, поваленные деревья – вот препятствия, с которыми приходится бороться лучшим триалистам мира.

Д. ЛАМПКИН с «группой поддержки».

Первый этап чемпионата прошел на острове Мальорка (Испания) на трассе Кальвия. В первый день (а в классическом триале каждый этап проводится в два дня) погода преподнесла сюрприз – пошел дождь. Зато во второй солнце сияло вовсю. Командам и пилотам пришлось приспосабливаться к изменяющимся условиям. Лучше всех это удалось сделать Дугу Лампкину и Адаму Раге – молодому таланту из Испании. Первый и второй круги они прошли с абсолютно одинаковыми показателями – 8 и 5 очков, соответственно. По окончании этапа у обоих «на счету» было по 13 штрафных очков.

В триале действует правило: преимущество получает тот, кто прошел большее число участков без штрафа. Лучшим при таком подсчете оказался Лампкин, что и позволило ему поддержать традицию последних шести чемпионатов мира и выиграть первый этап.

За спинами пары лидеров развернулась отчаянная борьба за третье место между А. Кабестани и японцем Такахиша Фуджинами. И у них сложилась та же ситуация – оба финишировали с 16 штрафными очками. Но за счет более «чистого» прохождения трассы преимущество получил Кабестани. Впереди еще 7 этапов.

Виктор ДАЛЬСКИЙ

Чемпионат мира по триалу. Первый этап. Мальорка: 1. Д. Лампкин (Великобритания); 2. А. Рага (Испания); 3. А. Кабестани (Испания); 4. Т. Фуджинами (Япония); 5. Г. Джарвис (Великобритания); 6. М. Фрейха (Испания).

→ РАЛЛИ-РЕЙД

ФОРТУНА УЛЫБНУЛАСЬ РОМУ

Кубковый сезон FIM 2002 года по внедорожным гонкам открыло ралли Tunis OPTIC. Его маршрут полностью пролег по югу самого маленького из арабских государств Северной Африки – Тунису. Километровый пролог, определявший порядок старта, традиционно состоялся на Лазурном берегу, что на юге Франции. И только после него более сотни мотоциклистов на пароме «Карфаген» отправились к первому спецучастку (СУ).

Уступив французу Ришару Сенкту (KTM) поул-позишн на окраине Ниццы, Фабрицио Меони (Италия) уже на первых 292 километрах между Редейф и Дуз реализовал мощь своего 2-цилиндрового KTM LC8 – и выиграл. Тосканец на четыре секунды обошел чилийца Карло де Говардо и почти на четыре минуты – испанца Хуана Рома. Стартовавший первым Ришар Сенкт упал и уступил лидеру более семи минут.

На очередном 300-километровом СУ Хуан Рома (спортивное прозвище – Нани) показал лучший результат, он опередил почти на три минуты Фабрицио Меони и на пару минут Карло де Говардо. Испанцу достался 2-цилиндровый KTM LC8, на котором раньше выступал итальянец Джованни Сала.

– Я еще не привык к этому мотоциклу, – заявил Рома накануне самого сложного участка между Некриф и Эль Борма. – Думаю, что, привыкнув, смогу прибавить в скорости.

Но очередная промежуточная победа досталась стартовавшему с десятой позиции южноафриканцу Альфу Коксу (KTM). Однако по сумме этапов впереди оказался обладатель Кубка мира Карло де Говардо, почти на полминуты опередивший Фабрицио Меони. На кольцевом СУ Эль Борма Нани снова захватил лидерство – он выиграл 25 секунд у получившего травму Меони.

– На спуске с дюны меня вывел из равновесия ветер, – морщился от боли в плече тосканец, – и я перелетел через руль.

Так Тосканский Кабан (Фабрицио Меони), не проигравший ни одной из последних десяти гонок, в которых он принимал участие, вышел из игры. Рома надеялся на этапе Цар-Гилан–Нефта увеличить отрыв от соперников. Однако его преимущество сжалось как шагреневая кожа: испанец пересек финишный створ на «ободе». Он был вне себя:

– Заднее колесо спустило в 30 километрах от финиша, разбортировалась резина...

Накануне последнего спецучастка (район Тозера) Хуана Рому отделяли всего 20 секунд от выигравшего два последних этапа Ришара Сенкта. И все же на последних километрах ралли испанец сумел прервать несколько лет преследовавшую его полосу неудач. На втором месте Карло де Говардо, Ришар Сенкт – на третьем.

Остается добавить, что это уже третья победа гонщиков на мотоциклах модели KTM LC8 с тех пор, как ее используют в Кубке FIM.

Константин КОМКОВ, Париж

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 900	стритфайтер	4-L2-904	78	2002	13200 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati Monster S4	стритфайтер	4-L2-916	101	2002	14950 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 750 s I.E.H.F.	суперспорт	4-L2-748	64	2002	9850 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 900 ss I.E.F.F.	суперспорт	4-L2-904	80	2002	13450 $	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 BiP	супербайк	4-L2-998	123	2002	21200 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 998 s	супербайк	4-L2-998	136	2002	26800 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 998 S Bayliss	супербайк	4-L2-998	136	2002	33000 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 998 R	супербайк	4-L2-999	139	2002	40000 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
RSR 0710 Реплика Ducati	минибайк	2-1-40	12,6	2002	3750 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
JP111 Реплика Ducati 916	минибайк	2-1-40	3,2	2002	1750 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Honda GL1800A	турист	4-6-1832	118	2002	26490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda NT650 Deauville	турист	4-V2-647	56	2002	9990 $	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 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 XL 1000V Varadero	эндуро	4-2V-996	95,2	2002	11990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XL 650V Transalp	эндуро	4-2V-647	55,8	2002	8990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XL 125V Varadero	эндуро	4-V2-124	15	2002	5890 $	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
Kawasaki VN1500 Classic	чоппер	4-V2-1470	65	2002	13398 $	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki VN1500 Mean Steak	чоппер	4-V2-1470	72	2002	14998 $	УЛЬТРА СИ (095) 937-34-66
Kawasaki VN800 Classic	чоппер	4-V2-805	55	2002	9998 $	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki ZX1200 Ninja	суперспорт	4-4-1199	190	2002	15998 $	УЛЬТРА СИ (095) 937-34-66
Kawasaki ZX900 Ninja	суперспорт	4-4-899	152	2002	13898 $	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki ZX636 Ninja	суперспорт	4-4-636	118	2002	11598 $	УЛЬТРА СИ (095) 937-34-66
Kawasaki ZX600 (ZZR 600)	спорт-туризм	4-4-599	100	2002	8998 $	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki ZX1200 (ZZR 1200)	спорт-туризм	4-4-1164	160	2002	15398 $	УЛЬТРА СИ (095) 937-34-66
Kawasaki ZR1200 (ZRX 1200)	неоклассик	4-4-1164	122	2002	10898 $	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki ZR750 H1	неоклассик	4-4-738	76	2002	8298 $	УЛЬТРА СИ (095) 937-34-66
Kawasaki ER500 C1	неоклассик	4-2-498	50,3	2002	5798 $	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki KL650 (KLR 650)	эндуро	4-1-651	42	2002	6998 $	УЛЬТРА СИ (095) 937-34-66
Kawasaki KLE500	эндуро	4-1-498	47,6	2002	6948 $	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Suzuki GSX-1400 New	классик	4-4-1402	106	2002	11490 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki GSX-1000V-Strom new	эндуро	4-4-996	125	2002	11998 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Yamaha VMX 1200 (V-max)	дорожный	4-V4-1198	140	2000	9400 $	СКВОРЦОВ БОРИС (8-902) 684-362
Yamaha YZF R6	спортбайк	4-4-599	120	2002	11844 $	АВТОКОНЦЕПТ 3-63-63-63
Yamaha FZS1000 Fazer	дорожный	4-4-1000	143	2002	12275 $	АВТОКОНЦЕПТ 3-63-63-63
Yamaha YZF 600R Thundercat	спортбайк	4-4-599	100	2002	10292 $	АВТОКОНЦЕПТ 3-63-63-63
Yamaha Virago XV 535 DX	чоппер	4-V2-535	44	2002	6631 $	АВТОКОНЦЕПТ 3-63-63-63
Yamaha Drag Star XVS 650	чоппер	4-V2-649	40	2002	9351 $	АВТОКОНЦЕПТ 3-63-63-63
Yamaha TW 125	эндуро	4-1-125	12,5	2002	3661 $	АВТОКОНЦЕПТ 3-63-63-63
Yamaha YZF-R1	спортбайк	4-4-998	150	2002	15806 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha YZF-R6	спортбайк	4-4-599	120	2002	12410 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha YZF-R7	спортбайк	4-4-750	-	2002	29565 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha YZF-600R Thundercat	спортбайк	4-4-599	100	2002	10875 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha FJR 1300	туризм	4-4-1251	145	2002	17771 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha TDM 900	дорожный	4-2-900	86,2	2002	12300 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha BT 1100 Bulldog	дорожный	4-4-1100	-	2002	10989 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha XJR1300	дорожный	4-4-1251	106	2002	11700 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha XJ 900S Diversion	дорожный	4-4-892	89,5	2002	10751 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha XJ 600S Diversion	дорожный	4-4-599	61	2002	7610 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha FZS600 Fazer	дорожный	4-4-599	95	2002	8990 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha FZS1000 Fazer	дорожный	4-4-998	143	2002	12954 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha XVS 650A Drag Star Classic	чоппер	4-V2-649	40	2002	9848 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha XVS 650A Drag Star	чоппер	4-V2-649	40	2002	8990 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha XVS 1100A Drag Star Classic	чоппер	4-V2-1063	62	2002	12210 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha XVS 1100A Drag Star	чоппер	4-V2-1063	62	2002	11310 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha XV 1600 Wild Star	чоппер	4-V2-1600	98	2002	14400 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha XVZ 1300 TF Royal Star Venture	чоппер	4-V4-1300	95	2002	21947 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha VMX 1200 Full (V-max)	дорожный	4-V4-1198	110	2002	13300 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha XT600	эндуро	4-1-595	43	2002	6800 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha WR 426F	эндуро	4-1-426	--	2002	8949 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha TT 250R	эндуро	4-1-250	--	2002	6527 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha DT 125R	эндуро	2-1-125	8,8	2002	4415 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha TW 125	эндуро	4-1-125	12	2002	3861 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha PW50	эндуро	2-1-49	3	2002	1581 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha PW80	эндуро	2-1-79	5	2002	2192 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha TTR 125	эндуро	4-1-125	-	2002	3500 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha TTR 90	эндуро	4-1-90	-	2002	2712 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha TTR 125LW	эндуро	4-1-125	-	2002	3600 $	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) 485-54-10
ИЖ Планета-5	дорожный	2-1-346	22	2001-2002	от 22000 руб.	ПБОЮЛ "КОВАЛЬ" (095) 485-54-10
ИЖ Юпитер-5	дорожный	2-1-348	24	2001-2002	24000 руб.	ПБОЮЛ "КОВАЛЬ" (095) 577-84-49
ИЖ Юнкер	дорожный	2-1-348	24	2002	39000 руб.	ПБОЮЛ "КОВАЛЬ" (095) 577-84-49
ММВЗ Минск	дорожный	2-1-125	10	2002	14-15000 руб.	ПБОЮЛ "КОВАЛЬ" (095) 485-54-10
ЗиД Курьер	дорожный	2-1-200	15	2002	17,5-18500 руб.	ПБОЮЛ "КОВАЛЬ" (095) 577-84-49
ЗиД-50 Пилот	мокик	2-1-49	3,5	2001	14000 руб.	ВИРАЖ-КМ (095) 128-91-77
ЗиД Сова	дорожный	2-1-200	15	2001	16000 руб.	ВИРАЖ-КМ (095) 128-89-25

Скутера						
Benelli Naked 50	скутер	2-1-49,2	-	2002	2486 $	ИталМото (095) 208-25-57
Benelli 491 ST	скутер	2-1-49,2	-	2002	2882 $	ИталМото (095) 208-32-28
Benelli 491 RR	скутер	2-1-49,2	-	2002	3322 $	ИталМото (095) 208-25-57
Benelli 491 RR Replika Tornado	скутер	2-1-49,2	-	2002	3432 $	ИталМото (095) 208-32-28
Benelli PePe 50 LX	скутер	2-1-49,2	-	2002	2805 $	ИталМото (095) 208-25-57
Benelli PePe 100 LX	скутер	2-1-100,1	-	2002	3146 $	ИталМото (095) 208-32-28
Benelli K2 100	скутер	2-1-100,1	-	2002	3212 $	ИталМото (095) 208-32-28
Benelli Velvet Touring 125	скутер	4-1-124,1	-	2002	4763 $	ИталМото (095) 208-25-57
Benelli Velvet Touring 150	скутер	4-1-152	-	2002	4972 $	ИталМото (095) 208-32-28
Benelli Velvet Touring 250	скутер	4-1-249	-	2002	6435 $	ИталМото (095) 208-25-57
Benelli Adiva 125	скутер	4-1-124,02	-	2002	6435 $	ИталМото (095) 208-32-28
Benelli Adiva 150	скутер	4-1-150	-	2002	6545 $	ИталМото (095) 208-25-57
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 SFX501 SP	скутер	2-1-49	05. апр	2002	2100 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
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	2415 $	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
Zongshen ZS-50 QT	скутер	2-1-49	3,2	2001	700 $	СПОРТ-ЛАНА (095) 317-74-00
Siamoto Favourite	скутер	4-1-148	12	2002	1880 $	ДимексРига 8-10371-9265536
Yamaha YQ 50 Aerox	скутер	2-1-49	7,2	2002	2783 $	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 150	скутер	4-1-150	-	2002	4819 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Yamaha XP-500 TMax	скутер	4-2-499	40	2002	10359 $	ПАНАВТО (095) 974-62-68
Мотовездеходы (ATV)						
Honda TRX 450ES/FE	утилитарный	4-1-433	-	2001	8490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX 400FA2 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
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 KLF 300 4x4	спорт-туризм	4-1-291	24	2002	6398 $	УЛЬТРА СИ (095) 937-34-66
Yamaha YFM 600 FM Grizzly	утилитарный	4-1-595	50,3	2002	11693 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha Kodiak	утилитарный	4-1-400	28	2002	9882 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha Big Bear	утилитарный	4-1-350	25	2002	7510 $	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
ЗДК 200-4ШП	утилитарный	2-2-200	13	2002	договорная	СПОРТ-ЛАНА (095) 317-74-00
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	гранturизм	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 XP	спортивный	2-2-951	130	2001	9150 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier RX DI	спорт-отдых	2-2-951	130	2002	11150 $	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	320	2002	87000 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Utopia 185 Optimax	спорт, отдых	2-6-2500	250	2002	43500 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Carver 350	круизный	twin 4-8-5700	2x320	2002	219000 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Снегоходы						
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 2 CMHS	----	2-1-43	2	2002	525 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha 9,9 FMHS	----	2-2-246	9,9	2002	1865 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha F 25 BMHS	----	2-2-496	25	2002	2526 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63

MALOSSI ATHENA
Scooteria
tuning parts
ПРОДАЖА ТЮНИНГА
для мотороллеров, установка, настройка.
(095) 282-3851
www.scooter-tuning.ru
ПРОДАЖА
скутеров из Италии
Piaggio, Gilera и др. Новые и б/у. Запчасти, аксессуары, ремонт.
(095) 729-8946
(095) 3-897-897(ремонт)
www.scooterdred.narod.ru
GIANNELLI

ЛИДЕР ТЕХНИКА
РЕМОНТ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ
мотоциклов, мопедов, гидроциклов, квадроциклов, снегоходов.
Профессиональный ремонт и сервис амортизаторов и вилок.
Восстановление после аварий.
Малярные работы.
Тел.: (095) 782-2696, 363-9190, факс: 354-2896.
Москва, ул. Полбина, 29.

от 300$
МОТОТЕХНИКА
из ЯПОНИИ
(095) 960-1666

agv
ШЛЕМЫ AGV ДЕШЕВО
Тел./факс: (095) 458-43-40
www.chat.ru/~motomaks
www.motomaks.chat.ru
E-mail: motomaks@mtu-net.ru

Мотосалон "Антанна"
• Японские скутера б/у
• Все модели ЗиД, ИЖ, "Урал"
• Мотовездеход "Фермер"
• 4-колесники ЗиД (Россия)
☎(095) 180-84-27, 782-2241
www.motoretka.narod.ru

ул. Нижняя Сыромятническая, 11
тел.: (095) 721-3565, 961-2289
факс: 917-75-95
FOX
SUZUKI
одежда и аксессуары
мотоциклы, запчасти, масла

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

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

ЯПОНСКИЕ МОПЕДЫ Б/У
ПРОДАЖА
241-4687
191-9323

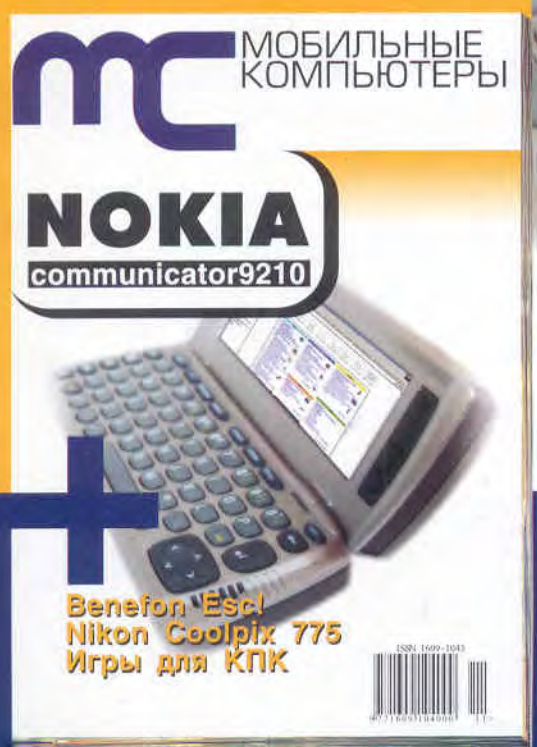
Отечественная мототехника
Ремонт, гарантия
Тел. (095) 193-2308, 577-8449, 485-5410

ЯПОНСКИЕ МОПЕДЫ б/у
(095) 798-17-19
Scootershop 8-903-624-4604
www.scootershop.ru
Мотолюкс оптовая продажа мопедов и запчастей
(095) 778-19-28

ЯПОНСКИЕ МОПЕДЫ Б/У
продажа и ремонт
м. Южная, Варшавское ш. 132
вход с ул. Кировоградской
314-02-80, 315-24-88

www.bikeland.ru
e-mail: info@bikeland.ru
тел.: 596-8100, 596-8990
МИНСКОЕ ШОССЕ, 1,5 КМ. от МКАД
БАЙК ЛЕНД
ТЕЛЕПОРТАЦИЯ
ОТ ПЕРЕКРЕСТКА К ПЕРЕКРЕСТКУ
КРУПНЕЙШИЙ МОТОСАЛОН
предлагает
ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ
импортной и отечественной мототехники и аксессуаров ведущих производителей: мотоциклы, мотороллеры, ATV, экипировка, расходные материалы и многое другое
ГАРАНТИЙНОЕ И СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ.
СТРАХОВАНИЕ МОТОТЕХНИКИ.
ПРИЕМ НА КОМИССИЮ Б/У ТЕХНИКИ.
ОБУЧЕНИЕ ВОЖДЕНИЮ.
SUZUKI
официальный дилер
ТОВАРЫ В КРЕДИТ
Лиц. № 02/005718 Весь товар сертифицирован

www.mconline.ru



ПОЛЕЗНЫЙ ЖУРНАЛ О **МОБИЛЬНЫХ УСТРОЙСТВАХ**

Тесты и рекомендации по выбору ноутбуков и карманных компьютеров

Обзоры мобильных телефонов и цифровых фотокамер

Новости от крупнейших производителей различных мобильных устройств

СДЕЛАНО В (game)land
www.gameland.ru

Спрашивайте в журнальных киосках

ПАНАВТО YAMAHA

Официальный дистрибьютор YAMAHA в России

мотоциклы YAMAHA 2002 модельного года

Москва, 2-я Звенигородская, 13, метро "Улица 1905 года".
Мотосалон: 974-62-68. Сервис: 974-79-68. Одежда и аксессуары: 974-13-22.
Олимпийский пр-т, 16, тел. 937-28-11

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;	Лаура:	Уфа, т. (3472) 37-96-96;				

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

Одежда и аксессуары ведущих фирм: SIDI SPIDI Arai HELMET NOLAN