WWW.MOTO.ZR.RU

ИЗДАТЕЛЬСТВО За рулем

МОТО

АВГУСТ 2002

НИТРОС, ВЕСЕЛЯЩИЙ ГАЗ

СТО ЛЕТ ШЕДЕВРАМ ПА НОРТОНА

РЕЛАКС-КРУИЗЕР ОТ «КАВЫ»

«ЧИСТОКРОВНЫЕ» ЯПОЦИКЛЫ БРАТЬ?

ATVВЯЗНЫЙ ДРАКОША

ЭЛЕКТРОЛЛЕРЫ

СУПЕРТЕСТ «ВОЛКА»

ТЕСТЫ:

KAWASAKI VN1500 Mean Streak
HONDA VFR750F
WHALINGER EZrider FX1
PICC Flying Dragon DH350A
ELECTRIC SCOOTER CE-023
«ВОЛК» ИМЗ-8.1238

KTM

ВСЕ КОЗЫРИ

ISSN 0869-5628
08
9 770869 562018 >

Что такое Дрэг Рэйсинг?

Популярность его вполне понятна, так как правила этой игры доступны любому. Но далеко не каждому дается искусство управлять гоночным аппаратом. Быстро и вовремя щёлкать скоростями - высокое мастерство, когда счёт идёт на сотые доли секунды, а педаль газа управляет иногда не одной тысячей сил. Только профессионал, не допустивший ни одной ошибки, придёт первым, так как времени на исправление ошибок в этом виде спорта нет. Зрелищность достигается и тем, что при таких мощностях гром, рёв, пламя, дым - вполне нормальные явления, а скорости на финише могут переваливать за отметку в 500 км/ч.

Дрэг Рэйсинг - соревнование на скорость между двумя гоночными аппаратами с фиксированного старта на определенное расстояние. Принятым стандартом для такой дистанции считается 1/4 (402 метра) или 1/8 (201 метр) мили. После пересечения линии старта для каждого соревнующегося включается автоматический таймер, который при пересечении финишной линии этим же транспортным средством выключается. Отрезок времени от старта до финиша составляет E.T. (elapsed time) - общее затраченное время транспортного средства, которое служит для измерения ходовых качеств. А зачастую для определения преимущества на старте во время соревнования замеряется и время реакции – от загоревшегося сигнала светофора до пересечения стартовой линии.

Как правило, принимается в расчет один из трех показателей (либо по совокупности нескольких параметров): скорость реакции пилота на разрешительный сигнал «елки», время прохождения трассы и максимальная скорость.

Стоит отдельно сказать о самом стартовом светофоре – «елке». Он сильно отличается от общепринятого трехцветного собрата с улиц. Для каждой гоночной полосы он содержит по 7 ламп – они отмечают готовность гоночной техники, гандикап, старт и фальстарт.

Планы Русской Ассоциации Дрэг Рэйсинга:

2002 год – Официальный Чемпионат Москвы по Дрэг Рэйсингу. Все любители автомобильного и мотоциклетного спорта, промышленность России, связанная с производством автомобилей, мотоциклов и комплектующих, производители бензина и масел, представительства зарубежных авто\мотокомпаний, профессиональные авто\мотоклубы, торговые организации и производители авто\мотопродукции заинтересованы в этом событии.
2003 год – специализированный спортивно-развлекательный комплекс на Тушинском аэродроме, г. Москва. Открытый Чемпионат России.
2004 год - специализированный спортивно-развлекательный комплекс на Тушинском аэродроме, г. Москва. Международный Чемпионат на Кубок Москвы.
2005 год – и далее планируется систематическое участие Русской Ассоциации Дрэг Рэйсинга, ее техники и команд на международных соревнованиях в Европе, Америке и ближнем зарубежье, проводимых как нами в Москве и других российских городах, так и европейскими и американскими ассоциациями на своих трассах.

Организаторы соревнований:
Фонд содействия социальному и культурному развитию Москвы «Столица»; НА «Русская Ассоциация Дрэг Рэйсинга»; АНО «Клуб Русского Дрэг Рэйсинга» при поддержке Правительства Москвы.

Russian Drag Racing Association
RDRA®
Русская Ассоциация Дрэг Рэйсинга

Официальный Чемпионат Москвы по ДРЭГ РЭЙСИНГУ!

I этап - 20-21 июля;
II этап - 17-18 августа;
III этап - 07-08 сентября.

Подробности и оперативную информацию Вы можете получить по телефону и на сайте Ассоциации в сети Internet: WWW.DRAGRACING.RU * (095) 786 3732

Фонд содействия социальному и культурному развитию Москвы "СТОЛИЦА"
Мотосалон КАМИКАДЗЕ
ULTRA 100.5 Fm
Первый Независимый Байкерский Сайт в России
biker.ru
MOTORRAD NEWS
ЖУРНАЛ АВТОФОКУС
www.AmericanCar.RU
журнал МОТО
PowerMotors

YAMAHA
aprilia
HONDA
SUZUKI
NGK
Kawasaki
uvex
bimota
CHAMPION
VESRAH
PERFORMANS
BRAKING
JB GERMAN OIL
DUCATIMOTOR
MOTUL
DUNLOP
WILEYCO
STANDOX
KINGS TIRE

Москва, ул. С. Эйзенштейна 1, м. "ВДНХ", подземная автостоянка возле памятника «Рабочий и колхозница», т. (095) 181-2028, 181-4255, т/ф (095) 187-6334, e-mail: mrmoto@mail.ru
Санкт-Петербург, ул. Дибуновская, 37, литера А, т. (812) 431-1118, 431-1122, т/ф (812) 431-0163

МОТОЦИКЛЫ
мотоциклы

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

РИА
МОТОРС

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

Журнал
МОТО
№08(119)/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
Владимир БЕЗРУКОВ
Мотоциклетная жизнь
Михаил ЛАПШИН (зав.отделом)
Оформление
Сурияна ВОЛКОВА (зав. отделом)
Наталия ДОЛГАЯ (дизайн)
Лидия ЛАЗАРЕВА (верстка)
Корректура
Татьяна КАРАГОДИНА
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 77000
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:

с. 58 Diversion

с. 72 Тусовка

с. 30 Электроллеры

с. 12 Нирвана

6 **Новости**
9 **О насущном** Целуйте скутеристов взасос

ТЕХНИКА

10 **Презентация** Yamaha TW225, Gilera Runner VXR200, Honda XL230, Peugeot Elystar 125
Тесты
12 **Погружение в нирвану** Kawasaki VN1500 Mean Streak
18 **ATVвязные каникулы** Мотовездеход LC150ATV
26 **Из эпохи до «Звездных войн»** Honda VFR750F
29 **Клин** «Волк» ИМЗ-8.1238
30 **Малявки тащатся...** Электроллеры Whalinger EZrider FX1, PICC Flying Dragon DH350A, Electric Scooter CE-023
22 **Эксклюзив КТМ раскрывает планы**
34 **Hi-тюнинг Веселящий газ** Нитрос
38 **Тюнинг В британских традициях** Triumph Speed Triple
42 **История стиля** Streetfighters
46 **Не понаслышке Вне форматов** Honda X11
50 **Экзотика Гордость датского принца** Марка Nimbus
53 **По следам рекордов**
Плачь по «Уралу», Гиннесс!
54 **Портрет на память**
Увидеть победу и умереть 100 лет мотоциклам Norton

РЫНОК

58 **Модельный гид: досье покупателя**
Теракт без пострадавших Неоклассики Yamaha серии Diversion
60 **Что почем? На чем за тридевять земель?** Туристическая техника
62 **Чтобы знать Сторониться ли «чистокровных» япоциклов?**
64 **VIP-холл**
65 **Бенефис дилера** «Зенит» – Daelim

МОТОКЛУБ

66 **Распахнутый мир**

с. 80 Чемпион

с. 18 «Дракоша»

с. 46 Вне форматов

МОДЕЛИ:

Yamaha TW225, двойного назначения, с. 10

Honda XL230, двойного назначения, с. 10

Gilera Runner VXR200, спортскутер, с. 10

Peugeot Elystar 125, скутер, с. 10

Kawasaki VN1500 Mean Streak, спорткруизер, с. 12

Zongshen LC150ATV, мотовездеход, с. 18

KTM Duke V2, стритфайтер, с. 22

Honda VFR750F, спорт-турер, с. 26

«Урал Волк», круизер, с. 29

Whalinger EZrider FX1, электроллер, с. 30

PICC Flying Dragon DH350A, электроллер, с. 30

Electric Scooter CE-023, электроллер, с. 30

Triumph Speed Triple, стритфайтер, с. 38

Honda X11, неоклассик, с. 46

Nimbus, классик, с. 50

Yamaha Diversion, неоклассик, с. 58

Dangerous Lady на Мадейре

70 Турдиета Если хочешь быть здоров, наедайся!

72 Клуб-инфо 100 дорог в Мотоярославец

76 «Железные задницы»: испытание Россией

78 Битвы на «Курской дуге»

80 Один из нас «В «кольце» побеждает самый здравый из сумасшедших» Чемпион России Виталий Карпов

83 Игра по-крупному Доигрались!!! Призы читателям журнала

85 Клуб-инфо Энергия дорог Музыкальная мототусовка

86 Книжная полка Без прикрас Книга «Ангелы Ада»

87 Столетию Harley посвящается

88 Уникумы Канатоездцы

РЕМЗОНА

90 Пластика и шарики Экспертиза пластичных смазок

94 О щелях Ремонт гидрокомпенсаторов

98 Грязь, вода, удавка Диагностика ходовой ATV

101 Лоск Косметика для мотоцикла

104 Коробкус-автоматикус Возможности вариатора

106 Взбодрите «пускач» Ремонт электростартеров

108 Мозгодром Советы бывалых

СПОРТ

110 Новости: Шоссейно-кольцевые гонки,

114 мотокросс, спидвей, триал, ралли-рейды

110 Личность Тореадор Чека

115 Эди Ориоли мошкара не страшна

116 «Кухня» экстрима В дурмане ароматов трав

119 Вызов Дикарка сразилась бы с русскими

120 Цены на мототехнику

КИТАЙЦЫ КВАРТИРУЮТ В ЕВРОПЕ

Крупнейший китайский мотопроизводитель Zongshen, известный российскому потребителю по дешевым скутерам, взбудоражил всех заявлением о начале выпуска спортивного «литрового» байка. В 2003 году аппарат примет участие в чемпионате World Superbike. Годом позже, во-первых, начнется выпуск дорожной версии, а во-вторых, «спорт» будет «засвечен» в гонках мото Гран-при.

Генеральный менеджер Zongshen World Endurance Михел Маркито характеризует проект как «долгосрочную эволюцию». У «заряженного» до 155 сил 4-цилиндрового «литра» большой потенциал для форсировки и дальнейшей расточки. Не исключена возможность, что на его базе появятся и 1200- и 1500-кубовые «рядники». Если учесть, что у Zongshen уже есть 110-сильный V-твин объемом 750 см³ (с этим мотором в конце 2002 года начнется серийный выпуск спортбайка), то через пару-тройку лет японцы и европейцы получат в конкуренты производителя с полной модельной линейкой спортбайков. Скажете: подобных машин на рынке пруд пруди. Но не за такие деньги! Китайцы собираются продавать машины, скажем прямо, по демпинговым ценам – от $3500 до $5500, что вдвое дешевле европейских аналогов.

Zongshen 750

Фото MCN

У Zongshen есть собственный исследовательский центр в Китае, но недавно компания приобрела площади во Франции, на которых будет базироваться гоночная команда. Не менее интересно, что там же разместится европейский центр фирмы, в котором и будут разрабатывать новый супербайк.

ПОБЕДА «КРАСНЫХ»

Новые подробности о программе Ducati Supermono. Конструкторы уже испытали в действии самый «заряженный» в мире 1-цилиндровый серийный спортбайк. Головка цилиндра Testastretta позволила достичь непревзойденных значений мощности на заднем колесе. Суперчарджер в новом 570-кубовом двигателе, названном Compressore, обеспечил мотору фантастические для этого калибра 110 л. с., тогда как вес силового агрегата возрос всего на 3 кг.

Ducati Supermono создан в стилистических традициях фирмы: рама – а-ля «птичья клетка», выпускная система – под седлом, сзади – моноамортизатор. Компактно выполнен компрессорный блок: под головкой цилиндра, которая «лежит» параллельно горизонту, расположились «в линейку» интеркулер, инжектор и чарджерная установка. Показатель мощности в сочетании с сухим весом машины (не более 143 кг) превратили Supermono в лучший среди конкурентов.

Фото MCN

НЕ СЕКС-, НО «БОМБА»

На грядущем мотосалоне в Милане Sachs собирается «взорвать бомбу» – продемонстрировать брутальную B-805.

Имя ей дали – Sachs Bomb. Ее «сердце» – 2-цилиндровый V-образный Suzuki объемом 805 см³, мощностью 58 л. с., трансмиссия – с карданной передачей. В ходовой части применен современный перевернутый «телескоп» в сочетании с архаичными спицованными колесами и задним барабанным тормозом. Неплохо смотрятся «биоформы» аппарата, их акцентирует выполненный в том же стиле мини-обтекатель, «обнявший» фары, и по-спортивному задранный хвост. Вероятно, новинка придет на смену популярному ныне Sachs Roadster 800.

Sachs Bomb

Фото MCN

В Sachs поработали и с «жужжиком» XTC125: нарастили ему мощность, изменили цвет и, что существеннее «косметических» мероприятий, 2-тактный мотор Suzuki заменили 4-тактным, тоже от «Сузы».

УМЕР ИМПЕРАТОР

В возрасте 90 лет скончался Геничи Каваками, бывший президент Yamaha Corporation, стоявший у истоков компании с 1937 года. Именно усилиями Каваками небольшая фирма выросла в крупнейшего производителя музыкальных инструментов, электронного оборудования, а затем и в мотогигант.

За вклад в развитие компании Каваками прозвали Императором. В 1976 году он ушел в отставку, но спустя год вернулся и занял должность председателя, в 1980–1983 годах снова занял пост президента корпорации, а с 1992 года оставался в фирме в качестве ведущего советника.

TT600+R

Глубокая модернизация Triumph TT600, о которой так много писала мотопресса, свершилась.

Фото MCN

Форма обтекателя стала граненой. Фирменная изюминка – так называемый киль Axis of thrust, идущий от носа до задней части, он обеспечивает дополнительную устойчивость и управляемость аппарата на больших скоростях. «Челюсти» воздухозаборника и раскосые фары исполнены в стиле грозной японской ZX-12R. Силовой агрегат «зарядили» новой системой питания, благодаря ей показатель мощности достиг 105 л. с. на заднем колесе. Ходовая часть облегчена и «облагорожена» комплектующими от Showa и Nissin.

Рвение конструкторов можно понять. Недавний опрос мотоциклистов показал, что они считают TT600 моделью неудачной. Год назад обнаружились серьезные дефекты в инжекторе и тормозах, и их так и не удалось устранить. Дабы приглушить кривотолки, рестайлинговую модель даже хотели иначе назвать, но ограничились добавлением «рейсинговой» «R»: теперь модель называется TT600R.

С ИТАЛЬЯНСКОЙ ВНЕШНОСТЬЮ, ПО АЗИАТСКОЙ ЦЕНЕ

Испанская Derbi, больше года назад купленная итальянской Piaggio, разразилась своими первыми 4-тактными скутерами Boulevard с моторами 125 и 150 см³. Не беда, что эти модели, по сути, «сборная солянка» из наработок итальянских конструкторов. Важно, что испанцам, наконец, удалось быстро и удачно заявить о себе в самом «лакомом» для европейского рынка классе бизнес-скутеров.

Derbi вобрали от Piaggio все лучшее: воздушный двухклапанник Piaggio Leader 125/150, тормозные системы и, что весьма существенно, стильную итальянскую внешность. Раскосый «аквариум» передних фар, загнутая «по ветру» рулевая стойка и сияющая, как новогодняя елка, «приборка» бесхитростно «слизаны» с небезызвестного бестселлера Piaggio NRG. Впрочем, испанцам удалось внести и свою фирменную черту – спортивность. Машинки вышли не только довольно легкими, но и самыми короткобазными в классе – всего 1300 мм. И еще одно достоинство: они относительно дешевы, почти как «азиаты».

... И ДВА ПАССАЖИРА

BMW готовит своим фанам сюрприз – новый трехместный Clever (в переводе с английского «умный»). Обтекаемый кузов-монокок, детали которого созданы из композитных материалов, спереди опирается на традиционную для мотоциклов BMW подвеску Telelever, а сзади – на многорычажную автомобильную. В стандартную комплектацию Clever войдут пять подушек безопасности, ABS и ремни безопасности для водителя и обоих пассажиров. Под капотом 50-сильный двигатель от мотоцикла объемом 650 см³.

Clever дебютирует в начале 2005 года, его ориентировочная стоимость – $8000.

«ШПИК» В КОЛЕСЕ

Корпорация SmarTire Systems, хорошо известная автомобилистам, предложила систему контроля за мотоциклетными шинами – Tire monitoring system.

На обод колеса устанавливается сенсор, который связан с блоком контроля системы посредством радиоволн. Датчик ежесекундно посылает данные о температуре покрышки и давлении внутри. Цифровые показания выводятся на монитор, расположенный на приборном щитке байка. Создатели работают над тем, чтобы ввести в систему показания износа шин, что еще больше повысит интерес к разработке.

Систему уже хотят протестировать на BMW R1150 R с шинами Pirelli, чтобы в дальнейшем комплектовать немецкие мотоциклы в качестве дополнительной люксовой опции.

А ТЕПЕРЬ ВЗЯЛИСЬ ЗА КРОСС

Yamaha, укрепив на рынке свои позиции в классе спортбайков, «туристов» и неоклассиков, принялась «окучивать грядки» на ниве мотокросса.

Компания представила публике модернизированные 4-тактные машины YZ450F и YZ250F. Их характеристики не оставляют шансов на успех самым сильным конкурентам – даже таким как Honda «в лице» CRF450. Конструкторы основательно поработали над машинами – ввели в конструкцию систему автоматической декомпрессии в двигателе, КПП с четырьмя передачами, что очень полезно для кроссовых машин. Мощность мотора не изменилась, в то же время аппараты основательно «похудели» – потеряли в среднем 2,6 кг. «Младший брат» – YZ250F приобрел и более совершенную легкую и жесткую раму.

Конструкторы подтянули до более высокого уровня и 2-тактные модели серии YZ.

СЪЕХАЛИ С АСФАЛЬТА

Испанская компания Sherco, продвигающая в последнее время свои легкие гоночные спортбайки, решила испытать свои силы на поприще производства внедорожной техники. Сразу две модели увидят свет в этом году: 450-кубовый 4-тактный одноцилиндровый эндуро и супермотард с «водянкой» рабочего объема 400 см³. Эти двигатели отличает выносливость и высокая степень форсировки. Ставка на недорогие внедорожники не случайна – в Европе на них бум.

АПРИЛИЕВСКИЕ СЮРПРИЗЫ

У Aprilia сразу две премьеры: в американском отделении компании объявили о том, что в продажу поступили модели 2003 года, но в ограниченном количестве: RSV 1000R Tuono – 200 штук и реплика RSV Mille R Haga – 300.

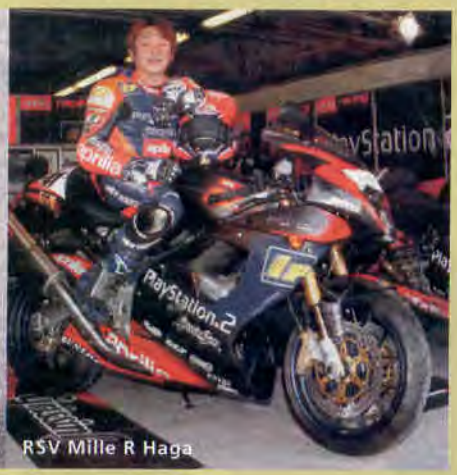
Tuono появится в продаже в ноябре нынешнего года, а Haga завезены в магазины уже в июле. У каждого RSV 1000 порядковый номер выгравирован на руле.

«Литровая» Aprilia укомплектована амортизаторами Ohlins, 4-поршневыми плавающими скобами Brembo, эксклюзивными колесами OZ из кованого алюминия. Уникальны для серийного мотоцикла и применённые материалы отделки: боковые панели изготавливаются вручную из углеволокна и углеволоконного же кевлара. По сравнению со стоковым Mille R, сухой вес на 2 кг меньше. Пользователям Tuono конструкторы обещают высокий уровень безопасности: благодаря тому, что руль стал выше и шире, управляемость мотоцикла значительно улучшилась, а соблюдение курса при быстрой смене направления движения обеспечивает двойная рама Mille R – она обладает «мгновенной реакцией» на действия пилота. В моторе – 128 л. с.

В реплику RSV Haga, дабы приблизить ее характеристики к гоночным, ввели двойную выхлопную систему Akrapovic Titanium, коллекторы из нержавеющей стали и специальную насадку Eprom – для извлечения мощного звука. Все вместе дало прирост мощности 10 л. с., кривая графика распределения мощности заметно выровнялась, значительно возрос крутящий момент: его оптимальное значение наступает на 1700 оборотов раньше, чем на стандартной версии мотора. Хотя на мотоцикле достаточно много «навески», его вес снизился на 3 кг по сравнению со стандартной версией RSV R. А за счет того, что теперь в машине не один, а два глушителя, улучшился и боковой баланс машины. Заслуживает внимания то, что на аппарате панели обтекателя и крылья из углеволокна, 4-поршневые скобы Brembo, подвеска и рулевой демпфер Ohlins. Графика обтекателя скопирована с супербайка RSV 1000 Mille SP.

Фото MCN

RSV1000R Tuono



RSV Mille R Haga

ЛОББИСТ КАРЛ

Имя Карла Фогарти вновь на первых полосах мотоизданий. Правда, теперь он выступает не в качестве гонщика, а лоббиста «заряженного» супербайка класса WSB. Для своей команды Petronas был создан «литровый» FP1, его характеристики на порядок лучше аппаратов Honda и Yamaha. Под расписанной в необычный салатовый цвет облицовкой 185-сильный 3-цилиндровый «рядник», крутящий момент которого достигает аж 105 Н.м при 11 000 об/мин. Между тем, полный вес байка – всего 160 кг. Оригинально решена конструкция ходовой части: сварная литая рама Twin Spar с покрытием из ксилана опирается на легчайшие 16,5-дюймовые колеса из магниевого сплава OZ. Подвески – Ohlins, тормозные системы Brembo с дисками 320 мм спереди и 220 мм – сзади.

Фото MCN

GT-ТУРИЗМО

Соединить в мотоцикле динамические характеристики спортбайка и комфорт «туриста» – мечта многих. Но только единицы способны ее воплотить в жизнь. Англичанин Рассел Сэйвори так поработал со своей Honda FireBlade, что превратил ее в «роскошный трансконтинентальный экспресс», как высказывается пресса, мощностью 180 л. с.

Фото MCN

Байк, приобщенный к классу Gran Turismo, построен на базе FireHawk – дорожной версии FireBlade. Выдающийся показатель мощности, значение которой превышает штатное на 40 л. с., удалось получить за счет применения тюнинговых BSB-кулачков, клапанов и головок цилиндров, установки системы рэм-эйр и рейсинговой системы выпуска Laser. Самодельный обтекатель лучше защищает водителя от неприятностей погоды. Сэйвори модернизировал переднюю подвеску, улучшил возможности ее настройки на дальнобой, установил легкосплавные колеса. На мотоцикле установлено самое прогрессивное туринговое оборудование, включая навигационную систему GPS, интерком, сумки Givi.

Сэйвори собирается тиражировать Gran Turismo. Версия, изображенная на фотографиях, стоит около $27 000. Однако если у вас уже есть Blade 2002 года, весь комплект Сэйвори обойдется вам $1800.

ЧТОБЫ ДЫШАТЬ

Руководящие органы Евросоюза достигли соглашения по вопросу о введении в странах ЕС с 2006 года новых нормативов в отношении выхлопных газов мотоциклов. Благодаря им объем вредных выбросов должен быть сокращен на 65–70%.

Спорить с инициативой трудно: удельный вес выхлопа газообразных ядов из мотоциклов стремительно растет. К 2010 году он может составить 14% от общего объема выхлопных газов транспорта в ЕС, тогда как доля мотоциклов в общей численности автотранспортных средств равна лишь 2–3%.

ЦЕЛУЙТЕ СКУТЕРИСТОВ ВЗАСОС

Перестает быть приятным, что автоинспекторы читают «Мото»: иные стражи порядка на дорогах ссылаются журнал и, жонглируя авторством публикаций, руководствуются не Правилами дорожного движения, а собственными трактовками написанного... Это к тому, что в редакцию поступило уже несколько сообщений от скутеристов о произволе автоинспекторов.

«Сюжет» во всех случаях схож: гаишники требуют предъявить документы, подтверждающие законность владения аппаратами – договор купли-продажи, заводской паспорт ТС и чуть ли не «права» и талон о техосмотре. Объяснять не нужно – провоцируют на дачу «откупных». В одном из случаев патруль выцыганил у скутериста 500 руб.: чек-справка о покупке скутера, который предъявил водитель, видишь ли – не документ...

Мы обратились к главному автоинспектору ГИБДД России генерал-лейтенанту милиции В. Федорову с просьбой, чтобы или он сам, или компетентные сотрудники его ведомства дали разъяснение, какие документы обязаны возить с собой и предъявлять скутеристы: мы бы опубликовали ответ – и тогда пусть инспекторы ДПС, до сих пор не осознавшие, что нужно руководствоваться Правилами и ничем другим, ориентировались бы на написанное в «Мото». Однако нужно знать заржавевшую бюрократическую машину ведомства: быстрого ответа нам не обещали. Велите подождать до снега?..

Разъяснения мы получили (в течение получаса) от зам. директора юридической фирмы «Правозащита «За рулем» Сергея Волгина. Вот что он рассказал.

Набор документов, которые водитель (не мопеда, не скутера, а вообще) обязан иметь при себе, определен пунктом 2.1 Правил дорожного движения. У него должно быть водительское удостоверение, регистрационные документы, а в случае, если за рулем не владелец, – документы, подтверждающие право пользования, владения или распоряжения данным транспортным средством. Однако эти требования относятся исключительно к водителям **механических** транспортных средств. А в соответствии с пунктом 1.2 Правил (инспекторы, обострите внимание!) под механическим транспортным средством понимается «транспортное средство, **кроме мопеда** (выделено нами – **ред.**), приводимое в движение двигателем». Из чего следует, что водителю мопеда не обязательно иметь при себе никаких документов вообще и предъявлять их он никому не обязан, даже генерал-лейтенанту, равно как не должен показывать ни магазинный чек на штаны, ни гарантийный талон на подаренный бабушкой будильник. Кроме личного паспорта, но это – общегражданская норма. Единственное существенное условие, которому должен отвечать мопед, – объем его двигателя не может превышать 50 см^3, конструктивная скорость – 50 км/ч. И если уж быть предельно точными, у мопеда не должно быть более трех колес.

Господа скутеристы, и вы тоже это знайте, выучите текст на память и до запятой – инспекторы обычно трепещут перед теми, кто цитирует Правила дословно.

Правомерность вышесказанного нам подтвердил один из высоких офицеров ГИБДД РФ. Но – не официально. Официально не мог – не получил прерогативы отвечать «Мото».

Если генералитет ГИБДД страны не сочтет возможным дать редакции разъяснения, то по умолчанию будем руководствоваться российским Законом о порядке движения по дорогам – Правилами дорожного движения и считать, что инцидент исчерпан: между скутеристами и ДПС воцаряется мир да любовь – можно целоваться взасос.

Если скутеристы захотят – сперва неплохо бы денежки вернуть. ⏮

Если автоинспектор требует у водителя скутера предъявить документы, знайте: сейчас начнет вымагать деньги.

СТАРЛЕТКА » Yamaha TW225

Для мотоцикла 15 лет (возраст звезды молодежного телесериала) – в самый раз... Корпорация Yamaha с 1987 года выпускала неприметный TW200, он не смог выйти в звезды даже после броска к Северному полюсу. И вдруг его берет на съемку телевидение! Модель моментально взлетела на пик популярности: три года подряд – с 1998 по 2000 – она занимала первое место по продажам в категории от 125 до 250 см³.

Нынешним летом компания выпустила в свет новое «издание» бестселлера – с 225-кубовым мотором, прекрасно известным по другой популярной машине – мотоциклу двойного назначения Serow. Ее «сельское» происхождение давно забыто: нынче TW – звезда городских ковбоев, а их хлебом не корми – дай «популять». На машину также установили задний барабанный тормоз увеличенного диаметра (кстати, передний «барабан» заменили на диск лишь три года назад).

Статистика утверждает, что TW для 80% покупателей – их первый мотоцикл. Что вовсе не означает, что к новичкам следует относиться с высокомерием. Хотя бы уже потому, что на эту модель в Японии работает множество компаний, занимающихся ее тюнингом.

Общие данные: сухая масса – 120 кг; размеры – 2025x820x1110 мм; база – 1330 мм; высота по седлу – 790 мм; дорожный просвет – 255 мм; объем бензобака – 7 л. **Двигатель** – 1-цилиндровый, 4-тактный; диаметр цилиндра/ход поршня – 70/58 мм; рабочий объем – 223 см³; макс. мощность – 18 л. с. при 7500 об/мин; макс. крутящий момент – 18 Н.м при 6000 об/мин. **Коробка передач** – 5-ступенчатая. **Ходовая часть:** рама – трубчатая, стальная; передняя вилка – телескопическая; задняя подвеска – маятниковая, с моноамортизатором; передняя шина – 130/80-18; задняя – 180/80-14.

ВКУС VINTAGE » Honda XL230

По-английски Vintage – старое выдержанное вино. Но этот же термин в наши дни сплошь и рядом применяют и для классических старинных автомобилей и мотоциклов. А если вино молодое, а вкус – словно его выдерживали четверть века? Это как назвать?..

Специалистом по «старению вин» теперь стала и Honda. Одна за другой с ее конвейеров сходят модели, внешне неотличимые от машин «времен досюльных». Очередная «старо-новая» – мотоцикл двойного назначения XL230. Рецепт известен: берется модель из легендарного прошлого этой же компании (в данном случае – XL250 образца 1975 года) и воспроизводится один к одному. Поглядите, братцы! Трогательный узенький передний «барабан» тормоза, задняя подвеска с двумя амортизаторами, руль с перемычкой, прихотливый изгиб выпускной трубы... Все как тогда! Уступка веку нынешнему – электростартер: раньше полагали, что перед поездкой по буеракам полезно размять ножку кикстартером.

Общие данные: сухая масса – 113 кг; размеры – 2025x835x1115 мм; база – 1305 мм; высота по седлу – 800 мм; дорожный просвет – 225 мм; объем бензобака – 6 л. **Двигатель** – 1-цилиндровый, 4-тактный; диаметр цилиндра/ход поршня – 65,5/66,2 мм; рабочий объем – 223 см³; макс. мощность – 18 л. с. при 7000 об/мин; макс. крутящий момент – 19 Н.м при 6000 об/мин. **Коробка передач** – 5-ступенчатая. **Ходовая часть:** рама – трубчатая, стальная; передняя вилка – телескопическая; задняя подвеска – маятниковая; передняя шина – 90/100-19, задняя – 110/90-18.

ГОРНЫЙ ОРЕЛ » Gilera Runner VXR200

В классе скутеров гонка мощностей накаляется. До недавних времен она проходила в основном за счет наращивания рабочего объема двигателей: считалось, что форсированный мотор для «табуретки» – блажь. Но появившийся в этом году Runner VXR200 представляют как «200-кубовый аппарат с мощью 250-кубового». Действительно, его 21 л. с. – параметр, ранее типичный для старшей категории. Самое забавное, что при этом создатели «бегуна» (так переводится с английского «runner») напирают еще и на его экономичность: заявленный расход топлива составляет 4,17 л на 100 км. О максимальной скорости извещают, чего-то не договаривая: «более 120 км/ч».

Такие возможности машинки обеспечивает двигатель Piaggio Leader нового поколения: жидкостное охлаждение, 4-клапанная головка цилиндра, электронное управление работой системы зажигания. Мотор – лидер. Однако покупатель Gilera Runner в 2002 году сможет выбрать и экономичный 125-кубовый 4-тактник, форсированные 2-тактные моторы рабочим объемом 125 или 180 см³, а также новейший 2-тактный «полтинник» с прямым впрыском топлива.

В этом году Gilera собирается заявить три Runner VXR200 на американскую «Гонку в облака», которая пройдет в высокогорье штата Колорадо. На ее трассе длиною 19,2 км (старт на отметке 2865 м над уровнем моря) – 156 поворотов. Так что скутера сравняются с горными орлами.

Общие данные: сухая масса – 127 кг; длина – 1900 мм; база – 1350 мм; высота по седлу – 820 мм; объем бензобака – 12,2 л. **Двигатель** – 1-цилиндровый, 4-тактный; диаметр цилиндра/ход поршня – 72/48,6 мм; рабочий объем – 198 см³; макс. мощность – 21 л. с. при 8500 об/мин; макс. крутящий момент – 17,5 Н.м при 6500 об/мин. **Трансмиссия** – вариатор. **Ходовая часть:** рама – стальная, трубы и штампованные элементы; передняя вилка – телескопическая; задняя подвеска – блок двигатель-трансмиссия в качестве маятника, два амортизатора; передняя шина – 120/70-12; задняя – 130/70-12.

ЗВЕЗДНЫЙ ФЕЙСЛИФТИНГ » Peugeot Elystar 125

Peugeot представил обновленную версию своего скутера крейсерского класса Elyseo. Машина, получившая звучное имя Elystar, привлекает симпатичной мордашкой. Ее украшение – роскошная фара, рождающая очевидные реминисценции с современным дизайном автомобилей Peugeot.

Удачный фейслифтинг – отнюдь не главное. Самое интересное укрыто под облицовкой. 4-тактный двигатель (который выпускается в 125-кубовой и 150-кубовой версиях) оснащен системой впрыска, что позволило на 10% снизить расход топлива и на 30% улучшить чистоту выхлопа. Дисковые тормоза – на обоих колесах (диаметр переднего диска – 226 мм, заднего – 210 мм), они работают совместно с антиблокировочной системой и усилителем. Самое интересное: в комплект заказного оснащения входят багажные кофры и... крыша. С нею огромное ветровое стекло оборудуется дворником, а пассажир получает очень удобную спинку.

Общие данные: сухая масса – 149 кг; длина – 1900 мм; база – 1368 мм; высота по седлу – 825 мм; объем бензобака – 9 л. **Двигатель** – 1-цилиндровый, 4-тактный; диаметр цилиндра/ход поршня – 57/48,9 мм; рабочий объем – 124,8 см³. **Трансмиссия** – вариатор. **Ходовая часть:** рама – стальная, трубы и штампованные элементы; передняя вилка – телескопическая; задняя подвеска – блок двигатель-трансмиссия в качестве маятника, два амортизатора; передняя шина – 120/70-12; задняя – 130/70-12.

KAWASAKI Vulcan1500 Mean Streak, круизер

ПОГРУЖЕНИЕ В НИРВАНУ

Владимир БЕЗРУКОВ,
фото автора

Mean Streak в вольном переводе с английского – средняя линия. Название, думаю, вот откуда. После появления на свет революционного Harley-Davidson V-Rod и мегакруизера Honda VTX1800 этот Vulcan замкнул магическую троицу, занял в ней промежуточную позицию между предшественниками по классу и стал ее украшением.

Не постесняюсь сказать: я был потрясен. Чем? Красотой и исходящей от него энергией. Даже так: энергией красоты... В последние годы ведущие мировые мотопроизводители усиленно наращивают «мышечную массу» своих детищ: круизеры становятся мощнее, растут объемы их цилиндров, карбюраторные системы питания уступают место впрысковым... Технические изыски, еще недавно доступные разве что клиентам элитных тюнинговых ателье, сегодня ста-

модельный год	2002
двигатель	1470 см³
мощность	72 л. с.
масса	289 кг
макс. скорость	185 км/ч
ориентир. цена	$14 998

ли достоянием машин конвейерной сборки. Вот и этот...

Его облик причудлив. В нем и грациозность сытой пантеры, и пугающая мощь средневекового тарана для вышибания ворот городищ. Это ассоциации, вызванные после взгляда со стороны. А оседлав его, я убедился, сколь внушительны 280 кг сухого веса. Однако легких круизеров не бывает. Тогда он не круизер.

Инженеры Kawasaki готовили модель тщательно, с двигателем немало экспериментировали и даже, насколько мне известно, разработали турбированный прототип Nomad – он выдавал за 100 л. с. на заднем колесе. Но после серии тестов от него вдруг отказались. Почему? По причине дурацкой – избыточной, видите ли, мощности! Расчетное количество «лошадок» в новом Vulcan – приземленные 65–70 л. с.

У конструкторов был соблазн использовать мотор разработки 80-х годов. Однако его мощности на сей раз оказалось... маловато. В двигателе есть интересные вещи. Новый распредвал повлек изменение фаз газораспределения, стали большими впускные и выпускные клапаны. Инжекторную систему питания использовали от VN1500 Classic Fi, увеличили диаметр дроссельных заслонок с 36 до 40 мм. В результате и получили те самые ожидаемые 72 л. с.

Когда вставлял ключ в замок зажигания, сообразил, что байк готовили

Два тормозных диска с 6-поршневыми скобами «переехали» на Mean Streak с гоночной «девятки».

для коммерческого покорения североамериканского континента: здесь, как на «стопроцентных» автомобилях янки, механизм зажигания проворачивается с помощью «барашка». В этом есть практический смысл: нажав на кругляш ключа сотню раз, ему легко свернуть шею. Вот японцы и решили потрафить заокеанским байкерам. Получилось красиво... Только кнопку «старт» почему-то оставили мотоциклетную. Шли бы до конца: повернуть бы чуть дальше «барашек» – и срабатывает стартер...

Ну, все – завожу. Мотор ожил: топ-

ливный насос моментально создал давление в магистрали, и адская смесь 98-го бензина и воздуха начала равномерно взрываться в цилиндрах, чтобы закончить свой жизненный цикл в оснащенной катализатором выпускной системе. Не удивляйтесь: новый Kawasaki должен был вписаться (помните о видах на рынок США?) в драконовские экологические нормы солнечно-апельсиновой Калифорнии. А вместе с тем «придушенный» выхлоп хоть и не вызывает вибрацию стекол в близлежащих домах, но как-то уж очень напоминает звук проезжающего Harley. Но портит ли «Каву» эта звуковая имитация?..

Передача включилась мягко, без лязга, характерного самым большим мотоциклам. Освобожденная энергия передалась через карданный вал на заднее колесо и... Пой-й-ее-хали! Ощущение от троганья – восторг! Дух захватывает! Благодаря огромному крутящему моменту байк по-ракетному ускоряется чуть ли не с холостых оборотов. Инжекторная система питания обеспечивает движение без провалов во всем рабочем диапазоне оборотов, мотор вытягивает тебя со всей массой мотоцикла на пятой передаче со скорости 30 км/ч и не захлебнется – ни полчиха при полном открытии «газа». Мощность падает лишь не-

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Общие данные	
Модель	Kawasaki VN1500 Mean Streak
Год дебюта	2002
Сухая масса, кг	289
База, мм	1705
Габаритные размеры, мм	2410x850x1100
Объем бензобака, л	17
Двигатель	
Тип	2-цилиндровый, 4-тактный, V-образный
Диаметр цилиндра х ход поршня, мм	71x64
Газораспределение	SOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см³	1741
Диаметр цилиндра х ход поршня, мм	102x9048,6
Макс. мощность, л. с. при об/мин	72/5500
Макс. крутящий момент, Н.м при об/мин	114/3000
Система охлаждения	жидкостная
Система питания	инжектор
Система запуска	электростартер
Трансмиссия	
Сцепление	многодисковое в масляной ванне
Коробка передач	5-ступенчатая
Главная передача	кардан
Ходовая часть	
Рама	дуплексная, стальная
Передняя вилка	телескопическая, перевернутого типа
Задняя подвеска	маятниковая
Передний тормоз	2x320-мм диска, 6-поршневые скобы
Задний тормоз	300-мм диск, 2-поршневая скоба
Передняя шина	130/70-17
Задняя шина	170/60-17
Динамика и экономичность	
Макс. скорость, км/ч	185
Расход топлива (средний), л/100 км	9

значительно, когда стрелка тахометра «заваливается» в красную зону. Но «нырять» в нее не стоит – благоразумнее переключиться на высшую передачу, благо КПП работает безукоризненно.

Ездить по городу – на «браво»!.. Только не сочтите, что я об удобствах в протискивании между машинами – это другой стиль, скутерный. Мой байк подсказывает: суета ведет к потере лица. Но если впереди просвет, смело открывай «газ» – и тебя, пусть и с перегрузками, унесет в заданном направлении.

Кроме пьянящих ускорений я получил кайф от управляемости. За основу ходовой нового Vulcan взят VN Classic, над переделкой которого конструкторы немало потрудились, чтобы получить «послушную» машину. За счет удлинения маятника и использования новой вилки с углом наклона 32 градуса увеличилась колесная база. Чтобы уменьшить неподрессоренную массу, передняя вилка теперь перевернутого типа с перьями диаметром 43 мм и свободным ходом 150 мм. А задний маятник оснащен двумя гидропневматическими амортизаторами. Признаться, я не большой любитель ездить в положении «ноги вперед», но на Mean Streak в этом положении чувствовал себя в своей тарелке. Его подвески «проглатывают» больше неровностей, чем, как кажется, он способен «съесть». VN «держит» прямую, не раскачивается и не «рыскает», пусть под ним и «расстрелянная» дорога. Уложить его в поворот, вплоть до чиркáнья подножкой об асфальт, не составит труда. Но делать этого не стал – жалко портить и без того кошмарный асфальт... И рванул за город.

Расстояние перестáло быть осязаемой физической величиной – наступило состояние нирваны, когда улетучиваются мысли о повседневности, из памяти стирается все дурное – в душу приходит равновесие. Только и замечаешь, что длинную тень от тебя, стремящуюся за перекат дороги и дальше к горизонту. Я – стрелка солнечных часов?.. Вот это – настоящее, зов, обращенный к байкеру...

Торможу... с крейсерских 170 км/ч Mean Streak осаживается моментально: переднее колесо оборудовано двумя 320-миллиметровыми плавающими дисками с 6-поршневыми скобами, поэтому дозировать тормозное усилие на рычаге можно даже одним пальцем. Дожили, слава Богу: японцы внедряют спортивные технологии в самые консервативные модели. Думаю, что тормозная система досталась круизеру от спортбайка Kawasaki ZX-9R. Задний не менее цепок: 300-миллиметровый диск с плавающей 2-поршневой скобой держит колесо под абсолютным контролем.

Полагают, что Mean Streak – самый удачный у Kawasaki «большой американский круизер». Если сможете, назовите более гармоничное мотоциклетное воплощение стиля и технического совершенства. ⏮

Мотоцикл предоставлен компанией «Ультра Си».

Экипировка для съемок предоставлена «Магазином Мото.Ру».

⊕ **Дизайн отвечает признакам стиля, аппарат смотрится внушительным. Легок в управлении. Эргономика замечаний не вызывает. Высокая степень комфортабельности. Мощные тормоза. Эластичный двигатель. Четкая работа КПП.**

⊖ **Недостаточная емкость бензобака.**

YAMAHA MOTORS на маяковской

Мотоциклы
Электроскутеры
Вездеходы ATV
Мопеды
Водные мотоциклы
Генераторы
Одежда и аксессуары
Лодочные моторы
Мотокосметика и масла
Страхование
Сервис

тел.: (095) 209-1681

ЗАПЧАСТИ и ТЮНИНГ:
(095) 209-6193
e-mail: racefact@go.ru

Москва, ул. Садовая-Триумфальная, 16

E-mail: yamaha-motors@mail.ru

Информационная поддержка мотопортала www.motozona.ru

YAMAHA Kawasaki BOMBARDIER HONDA SUZUKI BMW POLARIS ARCTIC CAT

ЗАПЧАСТИ

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

автоуниверсал

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

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

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

ATVязные каникулы

Иван КСЕНОФОНТОВ, фото автора

В нашей глухой полудачной деревне каникулы проводить приятно. До поры до времени. Отсутствие подъездной дороги (если в сушь трактор и доберется, то только с цепями на колесах) сильно ограничивает контакты с внешним миром – и дети (а подчас и их родители) начинают скисать. Чтобы на корню пресечь вспышку скуки, спровоцированную бесконечным мычанием коров и лаем собак (другие звуки здесь «не живут»), в один прекрасный день я въехал на центральную улицу на невиданном здесь звере – ярко-желтом квадрике «Дракоша».

Собственно, «Дракошей» этот ATV LC150ATV прозвали мои дети, когда узнали, что этот четырехлапый... извините, четырехколесный мотоцикл сделан в Китае – взрослым не следует даже пытаться познать тайну ассоциативных связей детей. Вместо того, чтобы терзать себя догадками непостижимого, решил исследовать, что такое китайский ATV и «с чем его едят».

Квадрик, сдалось мне, безумно напоминает Yamaha Blaster, популярную спортивную машину, выпускающуюся с 1988 года. Мотор (Zongshen) скопирован с другого мирового бестселлера – Honda CB125. В Китае, давно известно, и не пытаются «изобретать велосипед», а тупо, но иногда и творчески, насколько могут, копируют удачные, признанные авторитетами конструкции. (И нечего их винить: все нынешние наши мотоциклы в свое время тоже «сдули».) Два года назад промышленность Поднебесной вышла на первое место в мире по «валу» мототехники. Ахиллесова пята китайского мотопрома – качество. Говорят, из 200 (!) ныне действующих мотозаводов продукцию только десятка можно воспринимать всерьез. Попадает ли «Дракоша» в их число?

Первое, что насторожило, – я не обнаружил названия производителя мотоцикла – только двигателя. С ним яс-

но: у Zongshen репутация ответственного «копировальщика» одного из самых надежных японских моторов. Осмотр показал, что и исполнение ходовой части тоже неплохое. Впрочем, сварные швы местами уже (у новой-то машины!) покрылись коррозией – на «фирменной» технике ничего подобного не увидишь много лет подряд. Совсем по-нашенски! Ну-с, что еще? Невольно улыбнулся, когда рассмотрел задний дисковый тормоз: в нем все выглядит так, будто привод – гидравлика. Бутафория! Он – механический! Искусная работенка! Однако же работоспособность «обманки», как потом оказалось, вполне приличная. Так что ковровчане со своим допотопным, прямо скажем, тормозом на ЗиД-200 пусть не мучаются комплексом не-

совершенства – они не одиноки.

Ровное рокотание 4-тактного мотора перекрывается звуком дребезжащего стекла фары. Для нас, россиян, это не беда: беру кусочек изоленты и подтыкаю в щель – вот дребезжание и прекратилось. Других дефектов не обнаружил. Пока. Что будет дальше – поглядим.

С некоторой опаской сажусь за руль – больно миниатюрна машинка. Может, это чисто детский вариант? Да нет, предупреждающая надпись на баке указует: «Только с 16 лет». И подвески настроены как будто бы под взрослого – их не «пробивает» при спокойной езде. Вот если на «Дракоше» подпрыгнуть... Но тогда любые амортизаторы сработают до удара. Впрочем, это вопрос высоты полета и какова снаряженная масса. Когда же позже дети дорвались до руля и до ветрил (чего, конечно, делать не следовало – но как откажешь после «пап, дай покататься!»), то пружины практически не сжимались.

Органы управления на своих местах. Все – кроме «стопа» двигателя. Он почему-то слева, а не справа, и выключается перемещением рыжачка из стороны в сторону – это тоже непривычно. По крайней мере, в экстренной ситуации, когда нужно, не задумываясь, остановить мотор («убить» – как написано по-английски в инструкции), мотоциклист со стажем никогда сразу этого сделать не сможет – двигательные стереотипы не те. Новичку – «по барабану»: привыкнет.

О том, что в ходовую ATV можно устанавливать и другие моторы, свидетельствует несовпадение «ушей» крепления на двигателе и раме, в результате чего Zongshen спереди «висит» на одном ухе. Но «застревать» на этом не стоит: ни на что, кроме как на эстетику, «провис» повлиять не должен.

Вначале вселяло опасение отсутствие какой-либо системы принудительного охлаждения. Если считать, что критерием оценки работы охлаждающей системы является заклинивший или не заклинивший движок, то можно сказать, что система охлаждения справляется со своими функциями.

Из светотехники на ATV фара, задний фонарь и сигнализатор нейтрали. Запуск мотора производится электростартером, правда, ради этой штуки пожертвовали механическим «пускачом». Питает стартер небольшой акку-

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Общие данные	
Модель	LC150ATV
Длина, мм	1660
Ширина, мм	1030
Высота, мм	1100
База, мм	1100
Дорожный просвет, мм	150
Расстояние между передними колесами, мм	810
Расстояние между задними колесами, мм	780
Сухая масса, кг	150
Емкость бензобака, л	5
Двигатель	
Тип	161FMI, 1-цилиндровый, 4-тактный
Газораспределение	OHC
Система зажигания	C.D.I.
Рабочий объем, см³	146
Диаметр цилиндра х ход поршня, мм	61x50
Степень сжатия	9,5
Трансмиссия	
Сцепление	многодисковое в масляной ванне
Привод сцепления	ручной
Коробка передач	4-ступенчатая
Главная передача	цепью
Ходовая часть	
Передняя подвеска	двухрычажная, с амортизатором
Задняя подвеска	маятниковая, с моноамортизатором
Задняя ось	неразрезная
Тормоза передних колес	барабанные с механическим приводом
Тормоз задних колес	дисковый с механическим приводом
Передние шины	21x7-10
Задние шины	21x9-8

мулятор, расположенный в водо-грязедоступной зоне над задним колесом. Считай, и ускоренное сгнивание клемм гарантировано с последующим наступлением у водителя жесточайшей ностальгии по кикстартеру... Но, скорее, чем отвалятся клеммы, засорится грязью воздушный фильтр – его входное отверстие тут же, над левым колесом. Место, где расположена горловина трубы для забора воздуха, обнаружил позже, когда уже после катания мыл мотоцикл. И хорошо, что позже, не то во время вынужденного принятия «грязевых ванн» мне бы икалось!

Поехали... Органы управления – как в обычном мотоцикле, никакого вариатора или центробежного сцепления. Первая передача несколько более «быстрая», чем можно ожидать, – если учесть, что машинка рассчитана на тяжелое бездорожье. И снова приходится оговориться: с первых же метров стало ясно, что ни о каком серьезном бездорожье на Дракоше речь идти не может: клиренс 150 мм и узкая колея превратили его в «паркетный джип». Там, где нормальная пересеченная местность (трава, камни, песок), ехать можно, но как только пошли глубокие колеи вездеходов класса «Урал» или «Беларусь» – «суши весла»! Не помогут ни зацепистая мягкая резина, ни фантастическая маневренность машинки. Остается уповать на то, что водитель – действительно взрослый человек, ответственно относящийся к вопросу собственного питания и набора жиро-мышечной массы. Тогда он сможет выдернуть легкий аппарат (массой 150 кг) и посредством мышечной силы переставить его на сухое место. Кстати, задний ход в трансмиссии не предусмотрен.

Если получение удовольствия от проходимости по «крутому» бездорожью – вопрос индивидуальной антропологии, то вождение по спокойным рельефам доставит, уверен, наслаждение всем. Особенно, если человек не искушен «настоящими» большими машинами: отрабатывать навыки управления на «Дракоше» – милое дело: он поворачивает раньше, чем об этом подумаешь, и в то же время из-за малой массы и низкого центра тяжести устойчив весьма и весьма...

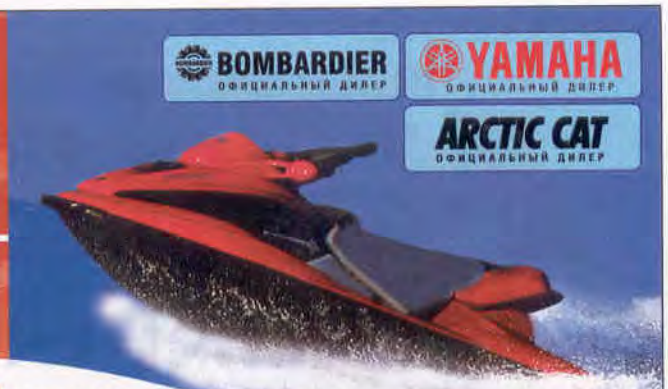
Вид изнывающих от желания детей и мой собственный, характерный русский пофигизм вынудили нарушить наказ, содержащийся на приклеенной на ATV инструкции по поводу возрастного ценза для пилотов, причем я нарушил запрет сразу по нескольким пунктам: за руль посадил детей 14 и 9 лет от роду, без шлема (не нашлось подходящего по размеру), а инструктор по вождению – ваш покорный слуга – оказался запрещенным инструкцией же пассажиром. Скорость освоения водительских навыков и море восторга показали: этот квадрик создан для начинающих.

Дети катались бы и до вечера, но у них устали большие пальцы правых ручонок – от постоянного нажимания на слишком тугой рычажок «газа».

Мы вырвались в серьезный прохват уже не по своей, а по окрестным деревням. Для страховки (если желтый ATV «умрет») взяли «в эскорт» большой всепроходный каракат на базе ЗиД-200 с буксирной веревкой. Конечно же, не сдержались и учинили «Дакар». «Дракоша» хотя и уступал пневматику в «бою» с бездорожьем на прямых, но оказался силен маневрами: пролезал между колей и деревьев. Водитель «желтенького» вошел в азарт, он (вернее, она – дочь) пер (ла) как танк, невзирая на осложнившийся рельеф. Я сделал безуспешную попытку заставить его (ее) проходить самые опасные «засады» на буксире... Не удавалось. А «Дракоша» между тем застревал все реже и реже, и тем ярче разгорался огонь удовольствия в глазах пилота (в женском роде – пилотихи?)

Квадрик оказался очень даже пригодным не только для покорения бездорожья, но и детско-взрослых дурачеств. Немаловажно, что и цена «китайская»: от $2500. ⏮

Мотоцикл предоставлен ООО «Артстиль».



БОЛЬШОЙ ВЫБОР МОТООДЕЖДЫ И АКСЕССУАРОВ

BSS МОТОЦИКЛЕТНАЯ МОДА

alpinestars

SHOEI

СКИДКА НА МОТООДЕЖДУ 25%

МОТОЦИКЛЫ
ГИДРОЦИКЛЫ
МОТОВЕЗДЕХОДЫ
ГЕНЕРАТОРЫ
ПОДВЕСНЫЕ МОТОРЫ
НАДУВНЫЕ ЛОДКИ

Автоломбард. Автомобили в кредит и в лизинг

БЕСПЛАТНАЯ ДОСТАВКА ПО МОСКВЕ И МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Каждому купившему у нас снегоход в подарок KÄRCHER или MONT BLANC

Оригинальные аккумуляторы для мототехники

АВТОКОНЦЕПТ

МОТОСАЛОН

МОСКВА, Ленинградское ш., д. 52, Тел.: (095) **3-63-63-63**

стоимость нормо-часа - 36$ www.avtoconcept.ru СЕРВИС

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

KTM РАСКРЫВАЕТ ПЛАНЫ

Австрийские короли мира внедорожников работают над созданием гоночной 4-тактной модели с 4-цилиндровым V-образным 990-кубовым мотором. Уже в 2004 г. планируется выставить ее на гонки Гран-при. Байк станет первым в серии дорожных 4-цилиндровых мотоциклов KTM, – генеральный директор и основной частный акционер компании KTM Стефан Пирер неожиданно для всех раскрыл карты фирмы.

Алан КАТКАРТ, Великобритания, специально для «Мото», фото **Киоши НАКАМУРЫ**

«Основной специализацией KTM всегда были спортивные модели. Поэтому в будущем мы хотим сконцентрировать внимание на одном типе гоночных мотоциклов, – объясняет Пирер. – Нас интересуют дорожники, особенно класса суперспорт. В их развитие мы готовы вкладывать значительные суммы денег. В планах компании – и участие в мировом чемпионате. Для него будет создана модель с новым V-образным двигателем. Правда, сейчас решается вопрос о слиянии мировых чемпионатов World Superbike и Гран-при в одну серию. Поэтому время у нас есть. И чтобы не тратить его впустую, нашей целью для начала станут гонки Гран-при.

Генеральный директор компании KTM Стефан ПИРЕР.

Вот уже 6 месяцев ведется разработка нового двигателя V4 с углом разва-

Мотоцикл KTM LC8 Rally, победитель в Египте и Дакаре.

Эксклюзивные фото мотоцикла KTM Duke с 2-цилиндровым мотором. Снимки любезно предоставлены журналом Der Reitwagen.

ла 75° для модели, которая в 2004 г. примет участие в гонках. Следует заметить, что угол развала между цилиндрами будет сохранен и на готовящихся к выпуску моделях с V-образным двигателем.»

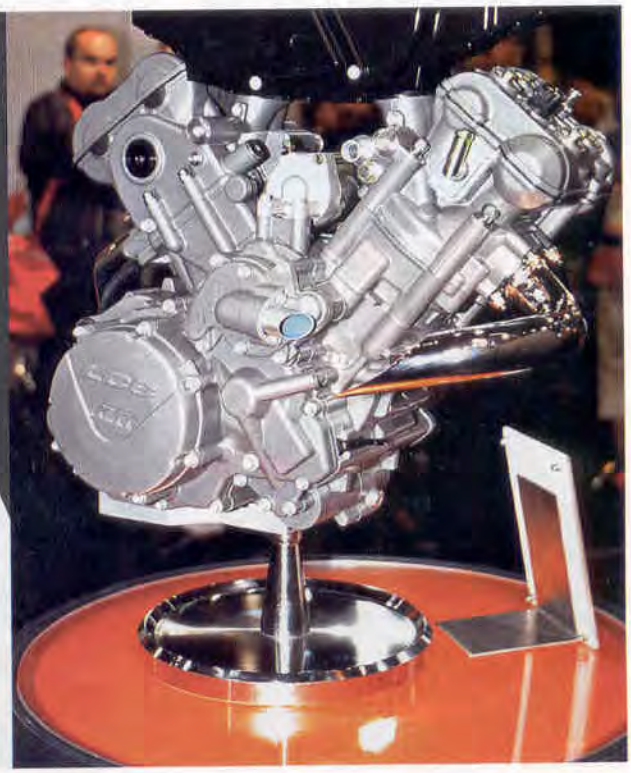
Все работы ведутся квалифицированными специалистами компании KTM. Среди них – главный инженер Вольфганг Фелбер. Лет 15 назад он лично участвовал в гонках Гран-при на 250-кубовом мотоцикле. А потом еще дважды выигрывал титул чемпиона на гонках German Supermoto на разработанном им самим гоночном байке KTM LC4.

Его первый помощник Клаус Холвег когда-то возглавлял группу дизайнеров в компании Rotax (основной конкурент KTM в Австрии – прим. авт.). Тогда они сконструировали модель RSV 1000 с 2-цилиндровым V-образным двигателем для компании Aprilia.

KTM уже разработала 2-цилиндровый V-образный двигатель для своего внедорожника. Успех не заставил себя ждать. На 2700-километровом ралли в Египте, прошедшем в октябре 2001 года, победу одержал гонщик Фабрицио Меони, разгромив в пух и прах 1-цилиндровых «пустынников» на новеньком LC8 Rally. Начало было положено.

Но почему для Гран-при выбрали именно V-образную «четверку»,

Главный инженер компании Вольфганг ФЕЛБЕР и разработанный им гоночный KTM LC4.



2-цилиндровый двигатель KTM LC8.

отложив в сторону более легкий и компактный V-твин?

«Я думаю, если хочешь добиться наилучших результатов в гонках Гран-при, надо установить двигатель мощнее обычных. Потом ничто не помешает адаптировать его для обычной езды и подогнать под другую резину, – объясняет Пирер. – Согласитесь, на мотоцикле с мощностью 200 л. с. ездить непросто. Поэтому нашей задачей было установить такой двигатель, который позволил бы снизить нагрузку на шасси, подвеску, шины и т. д. и таким образом облегчить управление машиной. На рынке новая модель будет соревноваться с литровыми V-твинами. Благодаря этому мы охватим совершенно иной рыночный сектор, близкий и к внедорожникам, и к дорожникам. Сюда же попадет Duke V2, который будет представлен в сентябре на выставке Intermot в Мюнхене».

Пирер добавил, что участие в гонках Гран-при и на «кольце», и в кроссе важно с коммерческой точки зрения. Этот мотоцикл станет базой для создания серии дорожных мотоциклов с 990-кубовым двигателем, сохранившей все спортивные качества.

«Первый мотоцикл дебютирует в 2007 г., – поясняет Пирер. – А в последующие 3–4 года появится серия подобных моделей. В их основе, конечно, будет лежать гоночный байк, который поедет на Гран-при. От него же пойдут и мотоциклы для гонок на выносливость. Скорее всего, V4 будет на 100% двигателем для дорожников; V2 – чем-то средним между двигателем для внедорожных гонок и дорожников. Отдельные модели будут общего направления и несколько – для конкретных секторов. А 4-тактные 1-цилиндровые моторы – специально для внедорожников. Кроме LC4 Duke – для него пока есть на рынке отдельный сектор.

Сейчас растет популярность гонок Supermoto. Мы участвуем и в них. В общем, надеюсь, что у нас все получится».

Однако модель V4 не будет первым 4-тактным гоночным мотоциклом для Гран-при, выпущенным под логотипом «KTM». В середине 50-х годов успех этой австрийской компании принесла модель с верхним распредвалом и рабочим объемом двигателя 125 см³. Ее конструктором был Людвиг Апфельбек. Тогда он изобрел и запатентовал двигатель со звездообразно расположенными клапанами. Позже компания BMW использовала его разработку для гоночной машины F2. А сегодня этот двигатель – основа 5-клапанного сердца Aprilia и 4-цилиндровых MV Agusta и Mondial. Поначалу компания KTM применяла двигатель MV Agusta с одним верхним распредвалом. К сезону 1955 г. инженеры KTM заменили его своим силовым агрегатом с картером двигателя от MV, на который установили головку цилиндра, разработанную Апфельбеком, с двумя верхними распредвалами с цепным приводом. 1-цилиндровый двигатель мотоцикла KTM LC4, доминирующего в ралли «Париж–Дакар», восходит к той же конструкции.

KTM LC4 – победитель немецкого чемпионата Supermoto.

Для 125-кубового двигателя Гран-при решили создать специальное гоночное шасси с длиннорычажной передней вилкой. Мотор выдавал 18 л. с. при 12 000 об/мин. В середине 50-х этого вполне хватило, чтобы выиграть несколько некрупных соревнований.

Сегодня KTM работает также над перспективным мотоциклом Duke V2. Во время его обкатки один из работников завода сделал несколько эксклюзивных фотографий. На них во всей красе предстает спортбайк с V-образным двигателем, трубчатой стальной рамой на манер Ducati, передней вилкой WP перевернутого типа и задней подвеской с моноамортизатором, с облегченными литыми 17-дюймовыми колесами и – это визитная карточка чемпиона мира – 320-мм передними тормозными дисками Brembo. Мощность 8-клапанного V-твина с системой впрыска топлива с электронным управлением и рабочим объемом 950 см³ ограничена величиной 100 л. с. на заднем колесе. Но и этого более чем достаточно.

Сотрудники компании не исключают также возможности того, что возьмутся за разработку затянутого в обтекатель спортбайка с V-твином. На его основе появится новый кандидат на звание чемпиона мира. Но руководители фирмы пока выжидают. Кто знает, чем закончится слияние чемпионатов мира World Superbike и Gran-Pri?

Более того, к 2004 году предполагается внести изменения в правила, в частности, ограничить мощность двигателя. Возникает вопрос, как это отразится на балансе мощности между V-твинами и 4-цилиндровыми мотоциклами, к которым, возможно, предъявят более мягкие требования.

В любом случае, KTM войдет в число компаний, которым удалось проявить себя и на гоночной трассе, и «на улице», по крайней мере, в техническом плане. А ее проект спортбайка с 4-цилиндровым двигателем объемом 990 см³ для гонок Гран-при станет идеальной основой для создания 1000-кубового дорожного мотоцикла, поточный выпуск которого начнется в 2007 г. На рынке литровых спортбайков изделия KTM наступают на пятки Yamaha R1, Suzuki GSX-R1000 и Honda Fire Blade.

За компанией KTM закрепилась репутация «альпийского аристократа».

В последние годы компания процветала, так что она может позволить себе сконцентрироваться на выпуске многомощных байков V4. Другие европейцы за KTM пока, увы, не поспевают.

Хотя нынче объем производства возрос на 40% по сравнению с предыдущим годом, а количество произведенной техники достигло 45,5 тыс. мотоциклов всех классов (в том числе 8000 мини-байков с рабочим объемом двигателя до 100 см³), спрос превышает предложение. За последние два года оборот компании удвоился и составил 450 млн. DM (около 320 млн. $). По данным на 2001 г., у австрийской фирмы есть все шансы отнять у BMW звание «ведущей европейской торговой марки по продаже мотоциклов в США».

В 2002 г. на заводе Маттинхофен планируется выпустить 57 тыс. машин. Правда, все они 1-цилиндровые. Вместе с тем, продолжится разработка моделей с новыми V-твинами, которые сформируют семейство LC8. Их выпуск намечен на октябрь 2003 г. Появление новых V-твинов увеличит объем производства KTM до 70 тыс. машин в год. По словам Пирера, это вполне реально, и надо полагать, это не чрезмерный оптимизм. Четыре года назад руководители KTM скупили все акции компании и, будучи кровно заинтересованными в коммерческом успехе фирмы, взяли управление в свои руки, сразу же на $50 млн. докупили оборудования для сборки, за счет чего появилась возможность параллельно выполнять два дела – выпускать мотоциклы, а также разрабатывать и создавать образцы новых моделей. Разумеется, и демонстрировать их на выставках всего мира.

Но и эти перспективы – не верхний предел. В связи с выпуском новой серии 4-цилиндровых стрит-байков в ближайшие 10 лет объем производства опять придется наращивать.

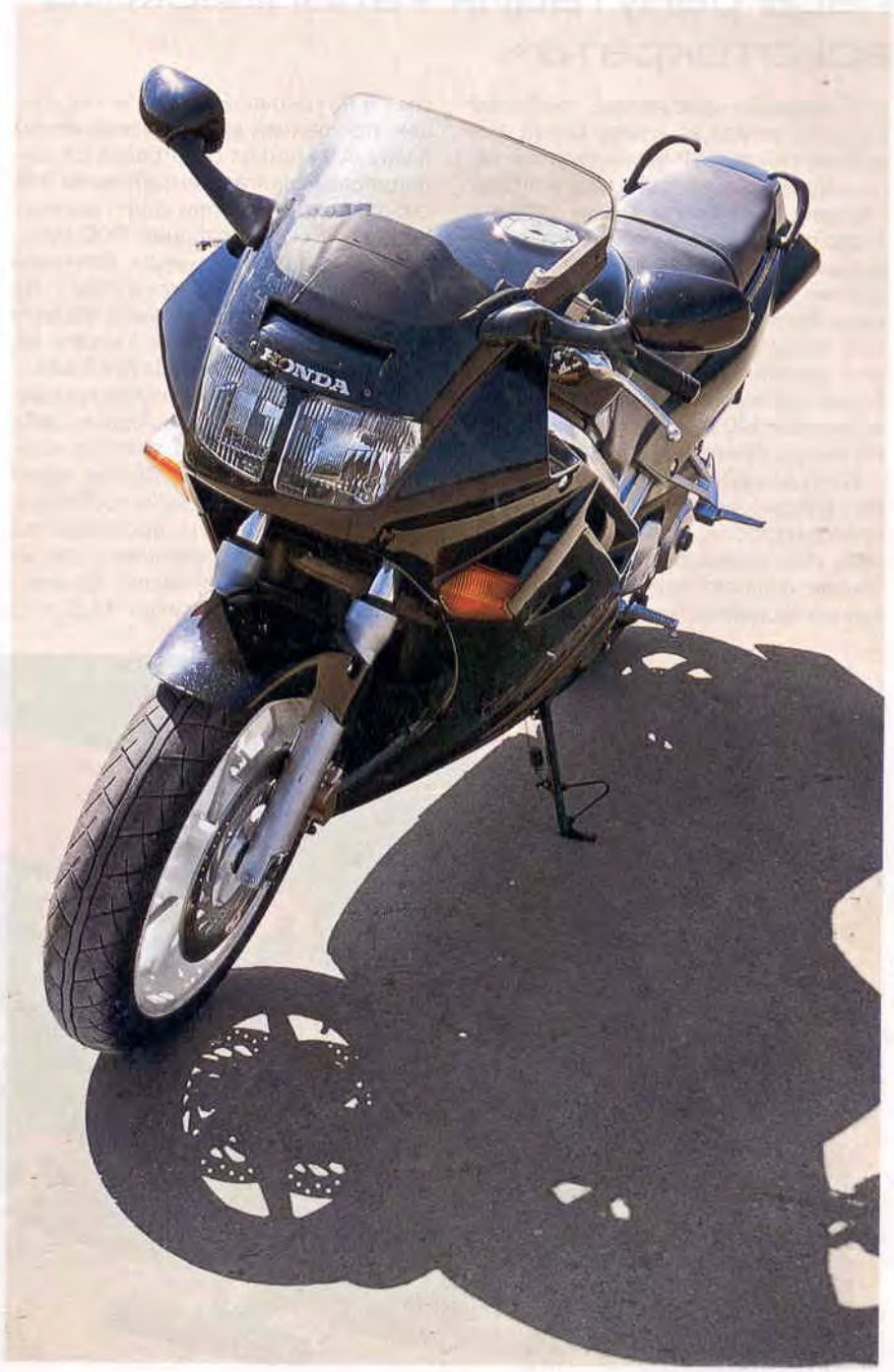
125-кубовый гоночный KTM 50-х годов.

HONDA VFR750F, спортивно-туристический

ИЗ ЭПОХИ ДО «ЗВЕЗДНЫХ ВОЙН»

СПОРТБАЙК... ДВОЙНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

Владимир БЕЗРУКОВ,
фото **Дмитрия ИВАЙКИНА**



Независимые мотоциклетные журналы в 1994-м назвали Honda VFR750F лучшим клубным мотоциклом года. Насколько он хорош по сегодняшним меркам?

Универсальное – враг хорошему. В отношении к мотоциклам эту недурную мысль (лично мне она нравится) можно перефразировать и так: спортивно-туристический во многом получше, чем специализированные «спорты» или «туристы».

Интерес или неприятие начинаются с посадки. При выборе аппарата для души и дальнобоя эта составляющая определяет, насколько долог будет ваш «роман»: если сидеть неудобно, не стоит себя убежать, что, мол, свыкнется–слюбится. Ерунда! Через несколько сотен километров «муха» (легкое неудобство) перерастет в «слона» – неудобство тяжелое и закончится «гвоздем» в пояснице. А безудержное желание доехать, скажем, до Амстердама, переродится в поиск возможности выложить любые деньги за эвакуатор и мягкое кресло в авто...

Все это не про VFR750. Сидеть на нем одинаково удобно и в классическом положении – с прямой спиной и в спортивно-эмбрионной позе. Скрючиться придется, как только стрелка спидометра завалит за отмет-

Модельный год	1990
Двигатель	748 см³
Мощность	77 л. с.
Масса	209 кг
Макс. скорость	180 км/ч
Ориентир. цена	$5600

ку «150 км/ч», а поток воздуха начнет сворачивать вам голову и продавливать грудные ребра. Благодаря удачной эргономике машины, в положении «лежа» руки отдыхают, предплечья полностью опираются на бак, кисти контролируют рукоятки руля, тогда и снимается нагрузка с поясницы. Это здорово отличает VFR750 от «чистых» спортбайков – на тех в силу иной развесовки устаешь куда сильнее.

Из седла приборы видны в какой бы позе ты не пребывал, зеркала заднего вида, на зависть владельцам многих других мотиков, не вибрируют, с помощью средств их регулировки легко «вытеснить» из поля зрения плечи водителя. Вот только «глазки» контрольных ламп тускловаты, как очи больной коровы: полуденный свет безжалостно растворяет их хилое свечение.

Двигатели Honda редко кого разочаровывают. VFR750 фирменно хорош: V-образная «четверка» запустилась легко и непринужденно. Ее звучание напоминает ласковый шелест листвы под бабье-летним теплым ветерком. И лишь на оборотах, близких к максимальным, она начала хрипло огрызаться, подобно хозяйскому псу, демонстрирующему преданность.

Мотор тяговит, с ним байк не заставит напрягаться в длительном вояже. На скоростных участках он равномерно ускоряет, причем без подхватов. Резко сбросишь «газ» – ответит плавным замедлением хода, без тычка. Я был готов услышать характерную для «злого» спортбайка (ведь происхождение его все-таки от «спорта») «стрельбу» взрывающихся в выпускной системе остатков топливной смеси, но не услышал. Надо полагать, конструкторы «поиграли» с характеристиками и обезопасили путешествующих от малоприятных атавизмов необузданного «кольцевого» мотоцикла. Однако не расстраивайтесь, крутые российские парни: адреналиновое голодание у вас не наступит. А если демонтируете японские ограничители... Вы наверняка знаете про эти штуки: как и любой истинный «японец», аппарат «зашит» до допустимых по «их» законам 180 км/ч: более – не моги. Обидно...

По моим ощущениям, скоростные возможности машинки куда выше ее «островного варианта». Убежден в этом еще и потому, что в следующей модели – VER750, предназначенной для экспорта из Японии (она 1994 модельного года), этот же мотор выдает уже 100 л. с... В мастерстве «придушить» мощный двигатель японцев не упрекнуть.

Коробка передач VFR750 производит двойственное впечатление:

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА	
Общие данные	
Модель	Honda VFR750F
Год дебюта	1991
Сухая масса, кг	221
База, мм	1470
Габаритные размеры, мм	2180x710x1470
Объем бензобака, л	18
Двигатель	
Тип	4-цилиндровый, 4-тактный, V-образный
Газораспределение	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см³	748
Диаметр цилиндра х ход поршня, мм	70x48,6
Макс. мощность, л. с. при об/мин	77/9500
Макс. крутящий момент, Н.м при об/мин	60/8000
Система охлаждения	жидкостная
Система питания	карбюраторная
Система запуска	электростартер
Трансмиссия	
Сцепление	многодисковое в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепью
Ходовая часть	
Рама	диагональная, ал. сплав
Передняя подвеска	телескопическая вилка
Задняя подвеска	маятниковая, с моноамортизатором, с консольным креплением колеса
Передний тормоз	2x235-мм диска, 4-поршневые скобы
Задний тормоз	180-мм диск, 1-поршневая скоба
Передняя шина	120/70-17
Задняя шина	170/60-17
Динамика и экономичность	
Макс. скорость, км/ч	180
Расход топлива (средний), л/100 км	9

на скоростной магистрали, на которой переключался редко, работала идеально, в городском режиме периодически упрямилась. Порою поиски нейтральной передачи занимали все время с момента, когда включался красный сигнал светофора и до зеленого. Коробка хандрила: периодами срабатывала безукоризненно, но вдруг раздражала выкрутасами. Но когда приходила в себя, включалась очень мягко.

В тест-драйве приходится немало колесить по городу. На этом мотоцикле преследует желание как можно скорее вырваться из мегаполиса: получить кайф от спорт-туриста можно лишь в бесконечности дорог. Мотоцикл пожирал их с жадностью фантастических лангольеров. На скоростном шоссе байк чувствует себя лучше, чем в других условиях. Кокон диагональной алюминиевой рамы обеспечивает высокую жесткость конструкции. Проходить скоростные повороты одно удовольствие – машину не «крестит», а в подколесное полотно она просто вписывается.

Еще одна особенность VFR750 – задняя консольная подвеска. В том и вся ее польза, что с нею удобно демонтировать колеса. Ну и красива: на мототусовке я ловил завистливые взгляды строителей стритфайтеров – они тяготеют к этому элементу конструкции. Если же говорить о пользе по большому счету, то ее и нет – она только увеличивает неподрессоренную массу.

Конструкторы, проектируя машину, явно не задавались целью приспособить байк для ужасающих российских дорог. Тем не менее, подвески этой Honda с огромным потенциалом амортизации. Короткоходные и энергоемкие, они безропотно проглатывают все ухабы и ямы (за исключением открытых или не в меру выпирающих наружу бортов колодцев), из седла тебя не вышвыривает и подвески не «пробивает».

Оценивать тормоза спорт-туриста приходится с поправкой на модельный год: думается, 12 лет назад их назвали бы безукоризненными. Однако, если сравниваешь с современными системами, они должны бы краснеть от стыда и синеть от перегрева. Впрочем, снобизм в сторону: их «не хватает» лишь при тяжелых спортивных нагрузках. Но если не использовать мотоцикл в шоссейных гонках, тормозной динамики хватает за глаза.

Тестовый день, проведенный в седле VFR750, пролетел. В выжатый лимон мое тело не превратилось (несмотря на несколько часов, проведенных в городских заторах), а это – несомненное достоинство не моего организма, а мотоцикла. Легкий дефицит мощности на длинных прямиках и периодические взбрыкивания КПП в городской толчее не могли не оставить осадок. Но он полностью растворился в положительных эмоциях, полученных от великолепной управляемости и комфорта байка. Но какой мотоцикл без изъянов и хорош во всем! VFR750 – редкое удачное сочетание агрессивного, что очень многим по нраву, городского байка и комфортабельного «туриста». Его дизайн 12-летней «свежести» все еще способен доставить радость. Будете сравнивать машину с Honda VFR800FI? Но это уже совсем другое – космолет из «Звездных войн». Однако не стану навязывать оценки – это вопрос индивидуального художественного вкуса. И толщины кошелька. ⏮

Мотоцикл предоставлен компанией «НБС-Мотор».

ТЕСТ-ОЦЕНКА

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

КЛИН

«ВОЛК» ИМЗ-8.1238

Иван КСЕНОФОНТОВ

«Волка» мы ждали на тест года два – Ирбитский мотозавод все обещал... Дождались: на 69-м километре пробега мотор «крякнул». Тест завершен.

Причину покажет «вскрытие», о его результатах постараемся рассказать в № 9. Но одно ясно: не имеет права пафосный мотоцикл за $2700 вот так бесславно «кончиться». Обидно за себя, за нас всех, за державу, наконец.

Фото Александра ЛЕБЕДЕВА

МАЛЯВКИ ТАЩАТСЯ...

Мода на электроскутера добралась до России. Их встретишь везде, где продается мотовелотехника. Увидишь – и соблазн обзавестись одной из малявок посещает многих. Но – какой? Полагаться на советы продавцов – пустое: каждый хвалит свой товар. Беспристрастны только данные сравнительного теста.

- WHALINGER EZrider FX1, (Тайвань), электроллер
- PICC Flying Dragon DH350A, (предположительно – Китай), электроллер
- Electric Scooter CE-023, (Китай), электроллер

Михаил ЛАПШИН,
Владимир БЕЗРУКОВ,
фото **Владимира БЕЗРУКОВА**

Мир от них давненько фанатеет: смешны, оригинальны, на них удобно шнырять и в «пробках», на площадках аэропортов, фабрик, рынков... Складную конструкцию с электромоторчиком не тяжко таскать в заплечной сумке, а уж тем паче в багажнике авто. Вот и мы бросили в багажник машины три штуки, проехали в центр Москвы, влезли в «пробку» поплотнее и задались целью выбраться из нее на жужжиках.

Первым делом – как собрать? Быст-

WHALINGER EZrider FX1

Модельный год	2001
Мощность	0,1 л. с.
Масса	5,5 кг
Макс. скорость	15 км/ч
Ориентир. цена	$300

PICC Flying Dragon DH350A

Модельный год	2000
Мощность	0,8 л. с.
Масса	34 кг
Макс. скорость	30 км/ч
Ориентир. цена	$450

рее всего удалось подготовить в путь тайваньский Whalinger EZrider FX1. Его конструкция почти такая же, как и роллерных досок: алюминиевый каркас сложного профиля, облегченная складная и раздвижная трубчатая рулевая колонка, махонькие 6-дюймовые колесики и пластиковое оперение. Отличия от доски лишь в том, что на руле есть рычаги тормоза и «газа», а заднее колесо – с ременным приводом от электромотора. Сиденья нет, как и каких-либо светоэлементов... Мы собирали и цокали языком: качество сборки отличное, калиброванный крепеж, всякие предупреждающие и поясняющие надписи (на английском) и прекрасные материалы отделки! Ух ты, на этой малявке даже есть серийный номер!

Китайский PICC Flying Dragon DH350A выглядит, в сравнении с тайваньским, куском железа. Однако при всей его кондовости мы собрали этот трансформер без затруднений. Мощная а-ля скутерная рама необычной формы в конечных точках заканчивается петлями, на которых винтами крепятся складные сиденье и рулевая колонка. Ручка тормоза и «газа», переключатели сигналов поворотов, кнопка звукового сигнала устроены на мотоциклетный манер – на руле. Приятно было увидеть и развитую светотехнику – на таком можно рассекать и ночью. И просторный велобагажник тоже очень кстати.

Дольше всего мытарились с желтым CE-023: хитро выполненные, а точнее кое-как прикрепленные петли-шарниры рулевой колонки и посадочной стойки не желали центроваться по оси скутера... Взгляду чего-то недоставало... Вот в чем дело – нигде не видно названия и имени производителя. Надо понимать, опасаясь навлечь нарекания от потребителя, он счел, что лучше себя не афишировать – пусть все смакуют выразительные формы и яркую расцветку? Ничего, кроме надписи Electric Scooter, на площадке для ног и паспортного артикула CE-023 обнаружить не удалось. Рассмотрев иероглифы на бортах, решили, что изделие китайское... «Бензобак» – в полу площадки для ног, здесь 24-вольтовый аккумулятор.

Естественно, мы предварительно «заправили» все емкости испытуемых – вставили вилку в розетку 220 В и в течение пары часов зарядки «залили баки до краев». И – штопором в «пробку».

Ощущения? Ничего общего с мотоциклетной или скутерной манерой пилотирования: висишь в воздухе и воздухом же погоняешь.

Принципы эргономики водительского места здесь иные, нежели в мотоциклах: помешать пилоту может

Electric Scooter CE-023

модельный год:	2000
мощность:	0,5 л. с.
масса:	21 кг
макс. скорость:	22 км/ч
ориентир. цена:	$310

WHALINGER EZrider FX1, PICC Flying Dragon DH350A, Electric Scooter CE-023

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Модель	Whalinger EZrider FX1	PICC Flying Dragon DH350A	Electric Scooter CE-023
Сухая масса, кг	5,5	34	21
Габаритные размеры, мм	73x12,6x85	110x38,5x45,5	37x32x59
Максимальная заявленная скорость, км/ч	15	30	22
Емкость батареи, В	12	24	24
Время зарядки, ч	1–1,5	5–8	6–9
Протяженность движения, км	4	30–35	18–24

лишь недостаточная высота руля или сиденья. У Whalinger EZrider FX1, у которого сиденья вовсе нет, рулевая колонка не очень высокая, скажем, человеку ростом выше 185 см за штурвалом придется сгибаться. Безымянный CE-023 куда более комфортный. В нем сможешь изменить только высоту седла, но даже в наивысшем его положении колени водителя не мешают ворочать рулем. На площадке для ног специальные ниши для стоп – нам показалось это удобным. У «летающего дракона» (так переводится Flying Dragon) другие достоинства. За его рулем чувствуешь себя низколетящим пингвином: эта машинка посолиднее, чем любой другой нам известный заграничный электроллер. По «комплекции» машинка крупновата, колеса, по сравнению с конкурентами, маленькими не кажутся (хотя в них какие-то 12,5 дюймов), и размер площадки для ног куда как достаточный – на ней уместятся не только боты 45 размера, но и рюкзачок с учебниками.

После километра езды на каждом испытуемом ощущаешь, сколь велика разница между машинами. Тайваньский Whalinger EZrider FX1, конечно, хорош и в техническом отношении непрост (чего стоит одна комбинированная система заднего барабанного тормоза – Whalinger brake system shock!), но долго ездить на нем, особенно лавировать между бамперами автомобилей, – сущее мучение. Он виляет под весом водилы, маленькие, пусть и «дутые» 6-дюймовые колеса на своем малоприятном языке «рассказывают» тебе о каждой трещине в асфальте. Ко всему на малой скорости электромотору приходится помогать толчковой силой ноги. Словом, кроху ни в коем случае нельзя использовать в поездках по нашим улицам. Другое дело, по гладкому – в закрытых фабричных, выставочных или офисных помещениях. «Максималка» – всего 15 км/ч, да и то под горку и при попутном ветре. «Бака» хватает на три километра – скромный показатель.

Делайте вывод: далеко на нем – ни-ни! Впрочем, если «бензин» кончился, электроллер превращается в обычный самокат – переключайся на «мышечную тягу».

Оба «китайца» схожи не только внешне, но и характером: юркие и целеустремленные. «Желток» (так мы прозвали безымянный CE-023 за округлые формы и цвет) сразу затеял гонку и довольно прытко ушел на старте от тяжеловатого Flying Dragon, но уже при 15 км/ч выдохся и спекся. Оказалось, «Дракон» самый скоростной электроллер – его раскочегарили аж до 30 км/ч, тогда как CE-023 быстрее 20 не тянул. Маловато? Поверьте – вам хватит: такого количества адреналина, который «испили» за его рулем, получали на редком шоссейнике, спину не раз прошибал холодный пот, когда на очередной колдобине руль выбивало из рук, а барабанные тормоза как бы улетучивались при резких и частых замедлениях.

Большая база, 12,5-дюймовые колеса и жесткая рама помогали Flying Dragon более достойно выходить из различных дорожных ситуаций. Если давать ему оценку, то скажем: его ходовые качества близки к древним японским скутерам. Но это не в «минус» – никакой другой электроллер не обладает и этим. Да, внешность убога, компоновка портит общее впечатление от роллера, но при выборе машины такого рода скорее стоит прежде всего руководствоваться дорожными качествами аппарата, чем его внешностью. Кстати, эстетичный колпак CE-023 – ничто по сравнению с «броней» пластика Flying Dragon: у «дракоши» вся электрика герметично спрятана от влаги и пыли в пол площадки для ног, тогда как у «желтка» все «внутренности» зальет водой – стоит скутеру проехаться по луже.

Отсюда вывод: если вы покупаете электроллер для езды по улице, то лучше возьмите Flying Dragon. Для закрытых помещений или забав сынишки в вашей необъятной гостиной – CE-023. Компактный и легкий EZrider FX1 мы решили навсегда оставить в багажнике своего автомобиля – пусть будет. На всякий случай. И понравился больше других.

Электроллер Whalinger EZrider FX1 предоставлен торговым центром «ЗЕНИТ».
Электроллеры PICC Flying Dragon DH350A и Electric Scooter CE-023 предоставлены компанией «Байк-Ленд».

WHALINGER EZrider FX1

+	Продвинутый дизайн. Легок в сборке-разборке. Рекордно малый вес. Прост в обслуживании.
–	Отсутствие звукового сигнала и светотехники. Малый диаметр колес и отсутствие подвесок сужают условия эксплуатации исключительно до качественного покрытия.

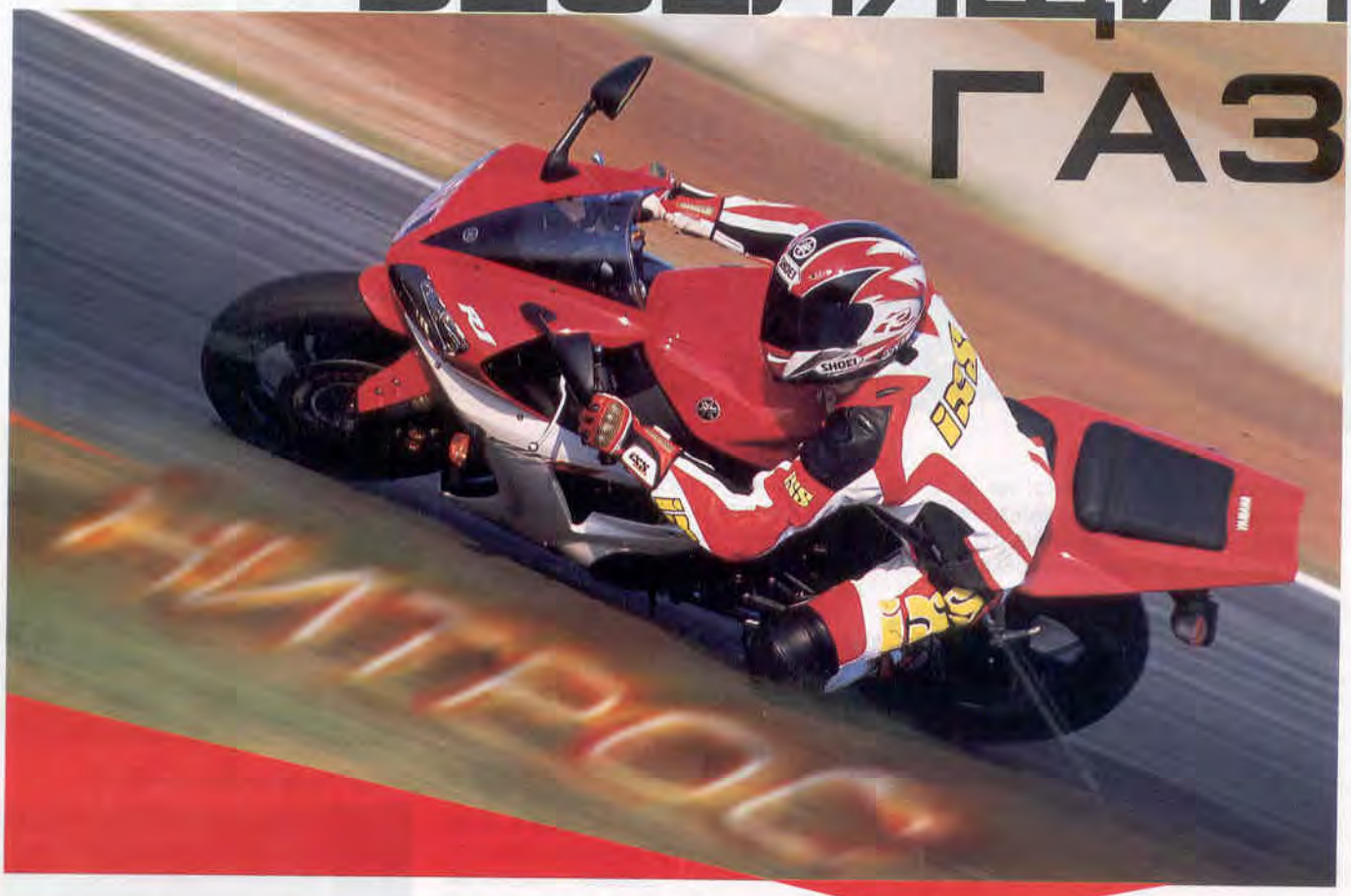
PICC Flying Dragon DH350A

+	Жесткая мотороллерная рама, большие колеса (относительно размеров аппаратов такого класса). Тяговитый двигатель. Отлично организована эргономика водительского места. Подпружиненное и регулируемое седло. Развитая светотехника. Надежная защита электрики от влаги и пыли. Эффективные барабанные тормоза обоих колес.
–	Большие габариты и вес затрудняют транспортировку в багажнике небольших автомобилей. Низкое качество отделки.

Electric Scooter CE-023

+	Современный дизайн. Компактен. Тяговитый двигатель. Хорошо организована эргономика водительского места. Подпружиненное и регулируемое седло. Наличие светотехники позволяет передвигаться в темноте.
–	Неудачная конструкция осложняет сборку-разборку. «Нулевая» влагозащита электрических цепей и узлов. Слабый барабанный тормоз. Низкое качество отделки.

ВЕСЕЛЯЩИЙ ГАЗ



Впервые в России на мотоцикл установлено и успешно прошло испытание устройство Nitrous Oxide Injection System – нитрос.

Владимир ЧАЙКОВСКИЙ, технический директор, **Андрей ЛЬВОВ**, механик «Панавто Ко» (Москва), центр технического обслуживания Yamaha

ЛИНГВИСТИКА И ОПЦИИ

Английский термин «nitrous» («нитрос») часто вызывает путаницу в головах российских мотоциклистов: многие ставят знак равенства между этим словом и созвучным с ним названием реактивного топлива – нитрометаном. Не смешивайте эти «две большие разницы»! Жидкость CH_3NO_2 превращает обычный мотор в форсированный, но высочайшая температура и рост давления газов, сопровождающие горение нитрометана, сводят ресурс «пробега» деталей цилиндро-поршневой группы к всего-то нескольким километрам.

Другое дело – nitrous oxide, то есть закись азота – N_2O. Сама она не горю-

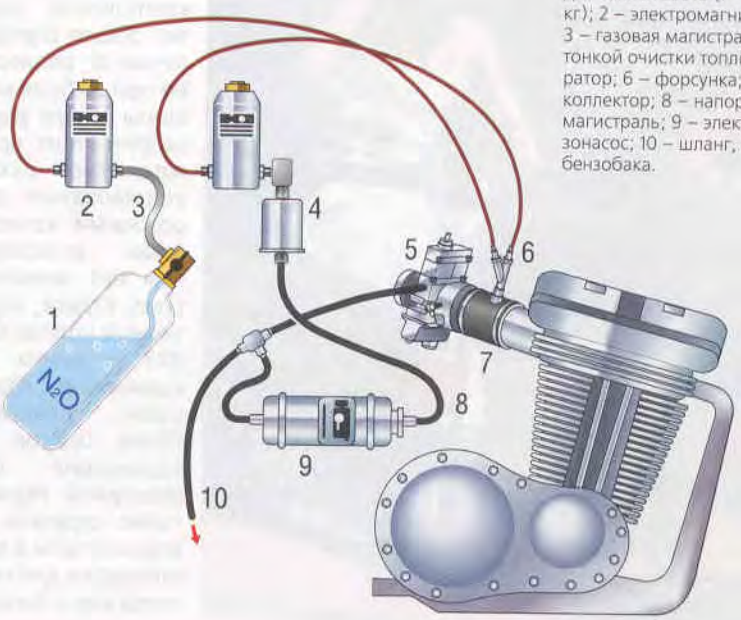
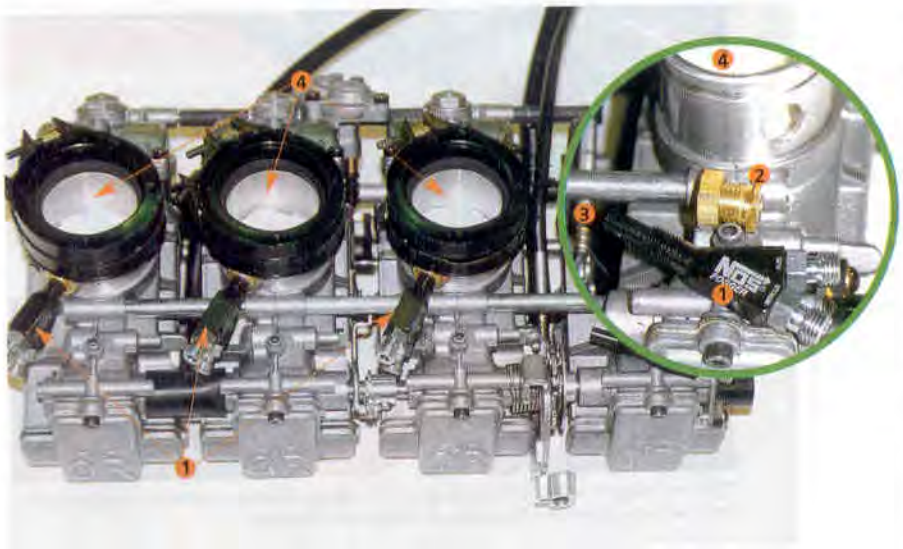


Схема подачи нитроса: 1 – баллон для закиси азота (P=60 атм, M-1,3 кг); 2 – электромагнитный клапан; 3 – газовая магистраль; 4 – фильтр тонкой очистки топлива; 5 – карбюратор; 6 – форсунка; 7 – впускной коллектор; 8 – напорная топливная магистраль; 9 – электрический бензонасос; 10 – шланг, идущий от бензобака.



Форсунки-распылители:
1 – форсунка; 2 – штуцер форсунки; 3 – топливные и газовые каналы;
4 – смесительные камеры карбюраторов.

дорогостоящего силового агрегата. А чтобы все знать, давайте разложим на составляющие нитрос фирмы A Holley Performance Brand USA и объясним принцип его работы.

ИЗ ДВУХ СТВОЛОВ

Запас жидкой закиси азота хранится в баллоне, который монтируется в легкодоступной зоне байка. Перед стартом мотоцикла пилот открывает запорный кран резервуара и N_2O поступает в магистральный шланг, но доходит только до закрытого электромагнитного клапана. При езде команда «форсаж», т. е. ввод нитроса в действие, выполняется поэтапно. Сначала водитель посредством ручки тумблера соединяет электроцепь установки с аккумулятором мотоцикла. Затем, когда полностью открываются золотники (дроссели) карбюраторов, срабатывает микропереключатель, подающий «плюс» питания на реле управления электрической обмоткой клапана подачи газа. Его привод – ось дроссельных заслонок. Окончательную активацию схемы осуществляет опять же пилот – нажатием и удержанием... кнопки звукового сигнала. Хитрость в том, что при включении общего тумблера питания установки контакты «звука» переключаются на управление нитросом и «отвечают» за соединение обмотки реле соленоидов с «минусом».

Итак, напряжение на соленоид подано, его клапан открылся, и закись азота начинает подаваться к цилиндрам.

Одновременно с подачей газа вступает в действие дополнительная топ-

Два века назад естествоиспытатель Г. Деви ненароком вдохнул закись азота – и ощутил приятное возбуждение и неудержимое желание рассмеяться. Не долго думая, он прозвал этот газ веселящим. Позже в Париже закись даже вошла в моду – ее добавляли в атмосферу салонов, чтобы поднять настроение праздной публики.

Сегодня закись азота «возбуждает» бензиновые моторы.

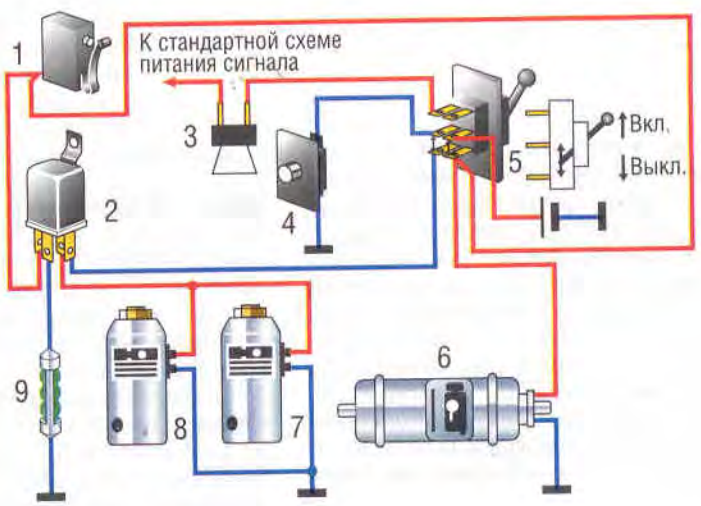


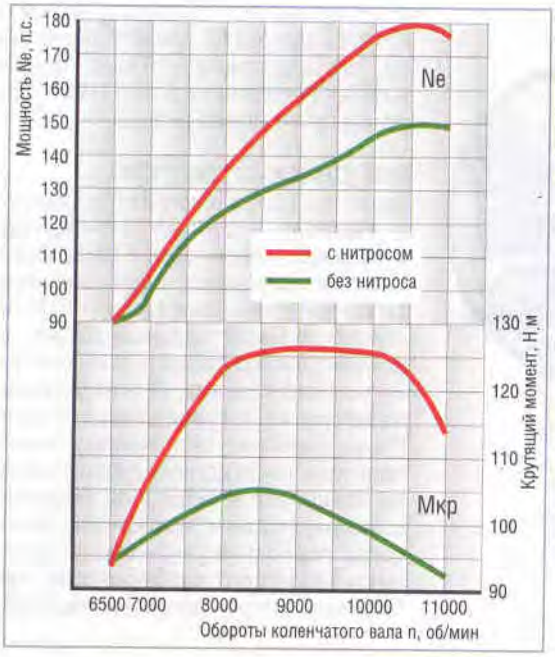
Схема управления нитросом: 1 – концевой микропереключатель; 2 – реле управления электромагнитными клапанами; 3 – звуковой сигнал; 4 – кнопка включения звукового сигнала; 5 – основной включатель питания установки; 6 – бензонасос; 7, 8 – электромагнитный клапан; 9 – предохранитель.

ча, легко распадается на азот и кислород, а O_2 стимулирует горение. Еле тлеющая лучинка в среде закиси вспыхивает ярким пламенем. Эту опцию газа и используют в форсажной установке Nitrous Oxide Injection System (далее – нитрос): во впускные каналы двигателя параллельно карбюраторам подается дополнительная порция бензина и закись азота. Эффект – сродни турбонаддуву: чем плотнее наполняется топливом и кислородом камера сгорания двигателя, тем больше мощность на коленвалу. Но если турбина конструктивно сложна, а ее установка обязательно потребует серьезной переделки двигателя, то строение нитроса куда проще и монтируется он на мотоцикл без особых сложностей.

У закиси азота есть еще одна полезная опция: при 0°C и 30 избыточных атмосферах газ сгущается в жидкость, что позволяет компактно разместить приличный запас N_2O на мотоцикле.

Казалось бы, все просто: увеличиваем диаметр жиклеров карбюратора, вводим во впуск веселящий газ – и мчимся на байке с приумноженной мощностью мотора. На первый взгляд, проще способа нарастить скорость не придумаешь. Но только на первый.

Незнание особенностей «газового тюнинга» приведет к отрицательному результату – потери двигателем мощности (вместо ожидаемого приращения), а то и к разрушениям деталей



Внешняя скоростная характеристика двигателя Yamaha YZF-R1.

Тумблер общего подключения нитроса (а) к бортовой сети мотоцикла располагают в непосредственной близости от левой кисти пилота.

ливная магистраль. Бензин в нее поступает из штатного топливного шланга, избыточное давление, необходимое для впрыска топлива, создается электронасосом. «Допуск» очищенного фильтром топлива во впуск мотора осуществляется устройством, аналогичным «газовому», т. е. своим электроклапаном. Схема управления едина для всей форсажной установки: общий «рубильник» питания и микропереключатель, следящий за полным открытием дросселей, и нажатие кнопки сигнала.

Зачем понадобилось сооружать столь непростую схему запуска форсажа?

Такая программа приведения в действие нитроса обоснована, поскольку потребность в приращении мощности естественна для режима полных нагрузок двигателя и номинальных частот вращения коленвала (при полном открытии золотников карбюраторов). Выбор момента форсажа мотора – на усмотрение пилота. Но микропереключатель не позволит ему допустить ошибку и ввести в цилиндры избыток горючей смеси при спокойной езде.

Количество форсунок соответствует числу карбюраторов, и каждая выполняет ответственную операцию дозирования при введении газа и топлива во впускной тракт цилиндров. Форма и расположение их отверстий рассчитаны таким образом, чтобы форсунки не только играли роль дозаторов (жиклеров) для потоков закиси и бензина, но и обеспечивали максимально тонкий распыл горючего. Напомним: чем равномернее перемешаны между собой ингредиенты смеси, тем большее выделение энергии сопровождает процесс сгорания.

«ВЫСТРЕЛ»

Как реагирует двигатель на веселящий газ? Вот результаты замеров тюнингованного нитросом двигателя серийного мотоцикла – это первый опыт испытаний не только в Москве, но и во всем мотоциклетном сообществе России. «Исходный материал» – 1000-кубовый спортбайк Yamaha YZF-R1, непредвзятый контролер – беговые барабаны и компьютер измерительного стенда Superflow (USA).

Вначале провели испытание экипажа в заводской комплектации. Установили мотоцикл на стенд, завели мотор, «проехались» на барабанах, раскрутили на них при полной нагрузке двигатель до 11 000 об/мин и сняли внешнюю скоростную характеристику. Данные совпали с паспортными. Значит, двигатель исправен, его состояние отличное.

Второй заход – к стандартной топливной системе питания добавляем нитрос. Снова пуск, ручку «газа» – на полную, и форсированный мотор мотоцикла в показателях еще как добавил! Монитор компьютера показал, что двигатель приобрел взрывной характер. Нарастание силы проявилось, как и положено, в момент полного открытия дросселей – начиная с 6500 об/мин. Тяговитость мотора (крутящий момент) скакнула в «плюсы» на 30%. Скорость роста характеристики потрясающая: почти прямая вертикаль. Такой эффект при разгоне не назовешь привычным термином «подхват» – скорее подходит слово «выстрел». К восьмой тысяче оборотов коленвала двигателя кривая момента становится практически горизонтальной, но сохраняет постоянную 20-процентную прибавку относительно заводской характеристики, номинальная мощность мотора поднимается до 180 л. с. На графике видна стабильность работы двигателя: отсутствие провалов при росте оборотов подтвердило, что мотор воспринял нитрос благосклонно и сбоев в его работе нет.

Вывод напрашивается сам собою:

Варианты оснащения мотора нитросом

Диаметры жиклеров форсунок*, мм	Прибавка мощности на один цилиндр, л. с.	Расход закиси азота на одну форсунку, г/10 с**
1,6/1,8***	9	50
1,8/2,2	12	70
2,0/2,4	15	90
2,2/2,6	17	100

*В числителе указан диаметр жиклера закиси азота, в знаменателе – топливного.
**Указанный расход не является абсолютным, его величина может колебаться в пределах 10–15%.
***Вариант схемы, испытанной авторами.

Баллон с закисью азота установлен на спортбайке: 1 – запорный кран; 2 – контрольный манометр.

на дороге, как только «заработает» веселящий газ, конкуренты Yamaha будут выглядеть увальнями.

АПОЛОГЕТАМ И НЕГАТИВИСТАМ

Не только у новичков, но и в среде бывалых мотоциклистов бытуют полярные мнения о нитросе. Одни яростно защищают закись и возводят ее на пьедестал форсажной панацеи, другие, наоборот, утверждают, что газ исключительно вреден – он губит детали мотора, снижает их ресурс. Примирим противные стороны: правы и те, и другие.

Даже сжиженный газ требует своего места на мотоцикле, но ведь «лишнего» пространства в экипажной части спортбайка нет. Поэтому баллон с закисью обычно делают небольшим. В то же время, чем выше степень форсажа, тем быстрее мотор опустошает нитрос (см. таблицу). Продолжительность «выстрела» мотоцикла сводится примерно к минуте. Много это или мало – решайте сами: подсчитайте, сколько кэмэ проглотит мотоцикл за это время. Сам нитрос недешев, за фирменный комплект придется выложить около 800 у. е., а после того, как исчерпывается заводская заправка N_2O, возникнет проблема, где и как заправить газ. Подскажем: ситуация не безнадежна – веселящий газ используют медики.

Не стоит поддаваться на искушение зарядить мотор нитросом «по самое никуда», то есть увеличивать его мощность свыше приведенной в таблице. Подача дополнительной смеси сверх меры потянет за собой смену поршней на кованые, установку усиленных шатунов и т. д. Чувствителен нитрос и к градусам среды обитания байка: охлаждение баллона снижает в нем внутреннее давление, интенсивность подачи N_2O тоже снижается – и форсаж заметно слабеет. В идеале закись должна использоваться при комнатной температуре.

Зато этот газ, в отличие от нитрометана, не взрывоопасен, эффективно повышает октановое число топлива (степень сжатия 11–12 ему нипочем!). Температура горения смеси в цилиндрах с нитросом ниже, чем при питании мотора только бензином, поэтому поршни сохраняются лучше, чем в «атмосферных» движках. Подсказка для продвинутых: свободный азот из распавшейся закиси, как подушка, гасит пиковые броски температур.

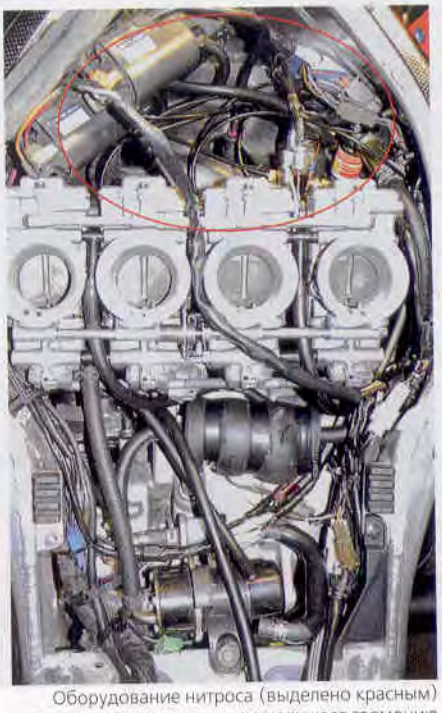
И еще вот что: байкер, чей мотор вкусил веселящего газа, слышать не хочет о других способах форсажа.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Нитрос противопоказан «свежим» моторам и новым деталям:

– несанкционированное изменение штатной структуры двигателя, находящегося на гарантии, лишает владельца права на бесплатное обслуживание мотоцикла;

– «неприкатанные» детали отремонтированного двигателя могут безвременно «постареть» от «веселых» нагрузок. ⏮


Оборудование нитроса (выделено красным) достаточно компактно и не нарушает гармонию эстетики мотоцикла.

Краткая характеристика двигателя Yamaha YZF-R1 в штатной комплектации:
Количество цилиндров – 4
Тактность – 4Т
Газораспределение – DOHC/5
Рабочий объем – 998 см³
Максимальная мощность – 118 кВт/152 л. с. при 10 500 об/мин
Максимальный крутящий момент – 104,9 Н.м при 8500 об/мин
Степень сжатия – 11,8

Yamaha YZF-R1, оборудованная нитросом, прошла всесторонние испытания на стенде Superflow в техцентре ЗАО «Панавто Ко»

В БРИТАНСКИХ ТРАДИЦИЯХ

Искусство перевоплощения: Triumph Speed Triple

Александр ДУЛЬКИН, инженер техцентра «Юнит Мото»,
фото **Владимира БЕЗРУКОВА**

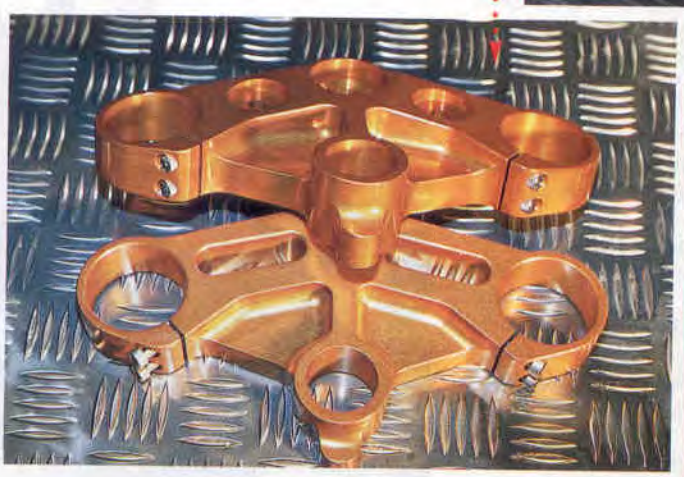
Создать истинный Streetfighters – не значит замыкаться чисто техническими задачами. Задрать «хвост», отстегнуть пластик, ввинтить побольше ядовито окрашенных болтов – да, та еще задачка. Как говорится, плавали, знаем. Желание построить байк «в стиле», с соблюдением канонов заставило окунуться в историю «уличных забияк». Традиционный путь сотворения «стритов» – переделать спортбайк, попавший в дорожный переплет. Заменить искореженный пластик стоит недешево, но зачем он? Обстоятельства подталкивают к варианту «голого» или почти «голого» эксклюзива.

Приглянувшийся мне Triumph Speed Triple более всего подходил в качестве основы для настоящего Streetfighters. Впрочем, он им уже был! Speed Triple хоть и серийный мотоцикл, но, сильно подозреваю, строился он как подражание кустарным изделиям уличных сорвиголов.

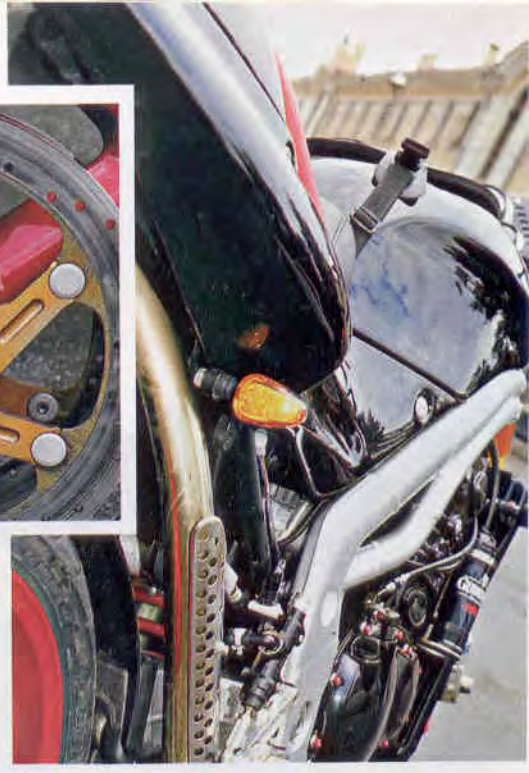
Для начала Triumph разобрали до винтика. Предполагаемые переделки должны были коснуться всех-всех! его узлов и механизмов. Раму окрасили серебристой краской со светоотражающими чешуйками. Но ничего другого, конструктивного она и не требовала: ее жесткость чрезвычайно высока.

Чего нельзя было сказать о траверсах и передней вилке – их заменили специально спроектированными и изготовленными из алюминиевого сплава. Новые траверсы не только обеспечили вилке высокую жесткость, но и привнесли ту самую эксклюзивность во внешность. «Родную» вилку поменяли на регулируемую Ohlins перевернутого типа, чем значительно улучшили управляемость аппарата.

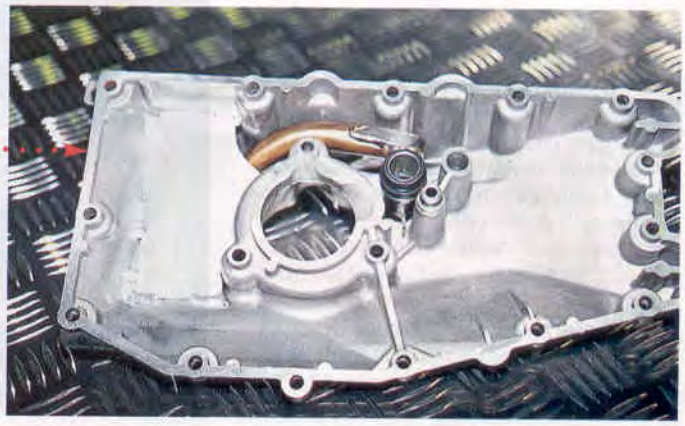
Хорошая управляемость плюс мощный мотор провоцируют пилота



на необдуманные поступки. Ни один пилот-скоростник не станет зарекаться, что соберет волю в кулак и избежит их. Поэтому без специальных тормозов такому мотоциклу и его владельцу не жить. И вновь выстроилась цепочка: тормозная машинка Magura, армированные шланги, 6-поршневые скобы Eringer и плавающие тормозные диски диаметром 325 мм собственного изготовления. Столько всяких штук, чтобы останавливать единственное переднее колесо! Однако этим не ограничились: заменили «родной» цельный руль на Clipons (это когда ручки крепятся на перьях вилки) оригинальной конструкции. Теперь их можно регулировать каждую в отдельности. А хозяину гордиться рулем, сделанным сугубо в традициях родоначальников стиля «уличных хулиганов» с Британских островов.



Оригинальный двигатель Triumph как никакой другой обладает качествами, необходимыми для Streetfighters: три цилиндра в ряд – идеальный вариант, в нем совмещены преимущества рядного мотора с «узкобедростью» V-образного. Для



экстрим-байка такое сочетание – находка. К тому же, в отличие от спортбайковского, у него большая тяга на низах и в среднем диапазоне оборотов. Охлаждение мотора организовано таким образом, что остужает не только «водицу», но и масло. В условиях экстремальной городской езды это спасение от «теплового удара».

Казалось бы, обо всем побеспокоились конструкторы, если бы не одно «но»: настоящий Speed должен «уметь» ездить на одном заднем колесе. Но при штатной системе смазки это чревато масляным голоданием и быстрой смертью ЦПГ. Пришлось перекраивать картер: штатный маслоприемник перенесли в его заднюю часть. Ее же в свою очередь модернизировали – изготовили специальный маслоуловитель. Теперь на заднем колесе можно смело наматывать сотни километров без риска запороть двигатель.

Штатная выпускная система Speed Triple также не соответствовала полному погружению в образ Streetfighters. Во-первых, находясь снаружи мотоцикла, глушитель раздвигает его в ширину, а при падении можно здорово обжечься о раскаленные патрубки. Чтобы избавиться от этих недостатков, выпуск полностью перестроили. На первый взгляд, простая операция вылилась в серьезные переделки всего мотоцикла. Произошло это потому, что, прокладывая магистрали под седлом, пришлось перемещать расположенные под ним электронные приборы и проводку, для которой, в свою очередь, надо было найти новое место. А его в мотоцикле, сами понимаете, в принципе не бывает.

И это еще не все. Чтобы окончательно вписать выпускную систему в новый «формат», изготовили новую пластиковую облицовку и полностью перекроили водительское седло. В довершение пришлось повозиться с настройкой звука «флейты» – теперь он абсолютно не раздражает пилота, но и хорошо слышен со стороны.

Конечный результат превзошел ожидания: получился аппарат, отвечающий всем требованиям «хулиганского» мотоцикла. Великолепно управляемый, он одинаково хорошо чувствует себя в любой ситуации. Опытный пилот легко ставит его на заднее колесо, и в этом положении мотоцикл держится стабильно, его можно даже раскачивать из стороны в сторону! Крутящий момент на низах настолько велик, что позволяет сорвать заднее колесо в пробуксовку на низких оборотах. Это Streetfighters, но с собственным лицом. Он единственный и неповторимый. ⏮

STREETFIGHTERS*

Владимир БЕЗРУКОВ,
фото из архива редакции

ЛЮБОВЬ И МИРНЫЕ ВОЙНЫ

...Мир, как обычно, лихорадило. И в социальной клоаке послевоенных лет минувшего века зарождалось то, что сейчас гордо называют байкерским движением. В Соединенных Штатах демобилизованные солдаты второй мировой организовывали первые HD-клубы, молодежь с упоением нюхала кокаин и провозглашала лозунги о всемирной любви и братстве. Великий Элвис собирал толпы визжащих девиц, а проникающий из-за океана вирус рок-н-ролла и ритм-энд-блюза уже подмывал вековые устои Туманного Альбиона... Где и разворачивались интересующие нас события.

И в Англии тоже нашлись умники, которые решили, что счастье в рок-н-ролле – и на свет родились Moods и Rockers. Первые, отпрыски богатых родителей из старинных родов, проявляли свои протестные настроения в ношении вызывающе узких штанишек, куцых плащиков и галстуков-«селедок» (позже этот «прикид» приняли и советские стиляги). Отказавшись от папенькиных «Ролс-Ройсов», они пересаживались на мотороллеры Vespa, чтобы украсить их с трепетом домохозяек, наряжающих рождественские елки, при этом не забывали посещать престижные университеты и делать карьеру.

Социальные низы, Rockers, тоже не спали. Облачившись в проклепанные куртки из «чертовой кожи», с прическами а-ля Пресли, они гоняли на быстрых мотоциклах, украшенных королевским флагом. Чего-чего, а мотоциклетных марок в Великобритании тогда хватало: Norton, Triumph, Vinsent, BSA, Enfield – и это далеко не все бренды, ласкающие слух ценителей. Rockers и Moods воевали, но все, как правило, заканчивалось миром. Виток истории зашвырнул дела бунтарей в забытье книжных полок, и дай Бог, чтобы о них когда-нибудь толково поведало миру Его величество Кино.

Мотоциклетный стиль Rockers шлифовался не на заводских стапелях, а на улицах острова Мэн. Это был не просто остров, а государство со своими обычаями и устоями. Тогда в Англии запрещали устраивать гонки на улицах городов. Но гордые жители вышеупомянутого острова сами решали, кому доверять спокойствие улиц, и в пику англичанам привечали

*Однажды в «Мото» на эту тему уже писали (см. № 2-99). Однако с тех пор аудитория читателей журнала почти удвоилась, так что не грех повториться. Тем более, что в этом материале много новой информации.

спортсменов. Гонщики со всего мира приезжали на Мэн и устраивали именно на городских улицах невиданные состязания. Там и родился один из самых престижных призов в истории мотоциклетного спорта – Tourist Trophy. Равно как и тип гоночного мотоцикла – TT Racer. Он представлял собой облегченный вариант обычного мотоцикла. Рукоятки руля (clipons) крепились прямо к вилке, крылья укорочены, и без того спартанское сиденье представляло собою небольшую площадку с упором для копчика, в баке делали углубления для коленей, а подножки смещали назад. Вам это ничего не напоминает? Конечно же, спортбайк – TT и есть его прародитель.

ЛЕГЧЕ ЛЕГКОГО, БЫСТРЕЕ БЫСТРОГО

Такого рода переделками занимались спортсмены, но Rockers пошли дальше. Они не участвовали в спортивных состязаниях, но быструю езду любили до самозабвения: бесшабашно и базбашенно перемещались меж облюбованных для тусовок кафе и пабов, плевали на закон и потому устраивали гонки по своим правилам. Фавориты на Triumph и Norton гоняли быстрее 120 км/ч. Однако и такие скорости устраивали не всех. Rockers тюнинговали спорты 60-х под свой хулиганский стиль, бесконечно облегчали машины и без того облегченные до них спортсменами: устанавливали маленькие баки (удобные для коротких поездок) и прямоточные глушители-мегафоны. Мало того, полировали впускные каналы, увеличивали степень сжатия, устанавливали спортивные карбюраторы и изменяли фазы газораспределения. Высшим шиком считалось построить Tritons или Norvin. В первом случае это гибрид с рамой от Norton и мотором от Triumph, во втором двигатель заимствовали от Vincent. В результате байки развивали скорость до 160 км/ч. Таким образом, в среде Rockers стало оформляться движение под названием Cafe Racer, позднее получившее название Street Fighters, что суть одно и то же. Для уличных гонщиков не существовало иерархии и прочих клубных заморочек – ценилось умение построить совершенный байк и ездить на нем быстрее всех на свете. Идеологией и высшей ценностью Cafe Racer стала скорость... Для производителей мотоциклов Британии эти годы были воистину золотыми.

КОШМАР ПО ИМЕНИ EASY RIDER

Но опять вмешалась Америка. На этот раз идеологическая зараза проникла в королевство в виде кинофильма «Easy

Rider». Ничем иным, как подменой ценностей начавшуюся ломку в мозгах не назовешь. Провоцировал ее символ – беспечный ездок на мотоцикле, построенном наперекор здравому смыслу и законам физики. В нарко-киноподражательном угаре Rockers с утроенной энергией принялись отращивать волосы и уродовать самые совершенные нортоновские рамы. Со щенячьим восторгом они приваривали вилки с огромным выносом, меняли задние амортизаторы на хардтейлы и устанавливали рули, уходящие в небо. И не задумывались о том, что, возводя в культ изделия абсурда, копают могилу отечественным мотопроизводителям. Тем временем, когда множество подданных королевы пересаживались на Harley и искалеченные байки их родного мотопрома, налаживали клубную жизнь по-американски и наслаждались благоприобретенной хипповой свободой, так вот в это самое время японцы пе-

реплюнули англо-саксов по обе стороны Атлантического и Тихого океанов. Успешно используя спорт-технологии британцев, азиаты заполонили рынок дешевыми и надежными мотоциклами на любой вкус. Первыми жертвами этого натиска стали именно английские марки. Они пытались противостоять, но тщетно: соотечественники-«убийцы» того не понимая, сами же и втоптали в грязь благородные бренды.

МЫ ВЕРНУЛИСЬ...

Час просветления настал в 80-е – бацилла хиппового безумия сгинула. Подняться с колен Cafe Racer помогла генетическая память: она напомнила «беспечным ездокам», что когда-то они ездили по-настоящему. А также чувство затянувшегося дискомфорта: передвигаться по окрестностям Лондона на неповоротливых конструкциях с длиннющими вилками и выбивающими позвонки хардтейлами не очень-то удобно. Да и бунтарский образ «Easy Rider», некогда ставший откровением, превращался во все более комичный. Особенно на фоне возникших спортбайков. Пересесть на «пластмассовые ракеты» не позволяло отсутствие идеологической подоплеки – одного только превосходства технологий для молодежи оказалось недостаточно. Недолго думая, бывшие Cafe Racers нашли выход из положения – дабы и «стриты» обрести, и себе не изменить.

К тому времени английские свалки частенько пополнялись останками спортбайков – горячие головы били их с удивительным постоянством. В основу машин уличных бойцов и легли бренные останки мотоциклов-«завоевателей». В них принцип «максимально облегчить!» удивительным образом

переплелся с накрепко засевшим в мозгах чопперным пафосом. При строительстве «городских хулиганов» со «спорта» снимали пластик (зачастую уже «приложенный» об асфальт), стальной крепеж меняли на облегченные дюралевые элементы, байк обували в модную гоночную резину, а двигатель форсировали всеми известными способами. Останки сдвоенной фары, лишенной пластиковой скорлупы, стали визитной карточкой настоящего британского street. Чопперное наследие проявлялось в желании все хромировать или (и) красить в причудливые цвета.

Понятное дело, Cafe Racers тюнинговали байки, чтобы быстрее ездить, и не обращали внимания на облик машин. Вместе с тем они понимали, что состязаться на Streetfighters с заряженными движками «спортов» на то, кто больше «уложит», занятие сомнительное. Вместе с тем, лишенный пластика street сильно теряет в «максималке». Да и переполненные автомобилями улицы городов к таким состязаниям не располагают. Зато на «раздетом» мотоцикле куда удобнее лавировать между машинами, не опасаясь повредить дорогой пластик. Вот почему для уличных хулиганов фристайл не стал самым увлекательным занятием.

И они придумали Stunt Riding – трюковую езду. То, что вытворяют продвинутые хулиганы, поражает воображение: езда на заднем колесе, сидя на баке, езда на переднем... В Европе и Америке именно этот стиль выпендрежа стал самым популярным. Трюкачам посвящаются специализированные журналы, и сами они проводят собственные фестивали и соревнования... А байки в стиле Streetfighters, родившиеся в бунтарских гаражах, пытаются... воспроизводить серийно, чем не гнушаются заниматься самые авторитетные мотопроизводители. Боле того, стриты стали одной из самых эффективных фишек именитейших компаний. Вспомните: Ducati Duk Monster, Triumph Speed Triple и даже Buell Lighting... И пусть у вас застрянет в горле фраза: «Мир сошел с ума».

ВНЕ ФОРМАТОВ

HONDA X11

Долго мучился вопросом, к какому типу байков его отнести? Но так и не пришел к строгому определению: это полураздетый «спорт» или недоодетый «классик»?

Год выпуска **2001** | Двигатель **1137 см³** | Мощность **136 л. с.** | Максимальная скорость **240 км/ч** | Ориентировочная цена **$12 000**

Роман ЖИРНЫЙ,
фото **Владимира БЕЗРУКОВА**

Допускаю, что именно эта модель станет первенцем новой мотоциклетной моды. Ясно одно: японские дизайнеры снова доказали, что им глубоко наплевать на общепринятые представления о том, как должен выглядеть современный мотоцикл – у них свое видение. И позиция (если не политика): байки должны быть разными. Не нравится «пластиковая ракета», вот вам «классик» с дизайном 70-х годов, не подходит – приглядитесь к Honda X11... Вот я и пригляделся.

Слияние классического и спортивного стилей на X11 проявилось и в посадке. Почувствовал себя одинаково удобно и сидя с прямой спиной, и отдыхая на баке, для чего сдвинулся назад по седлу. Оп-па! Нет ветрозащитного стекла. А ведь мотоцикл способен разгоняться быстрее 200 км/ч. Но оказалось, что роль ветроотбойника выполняет псевдощиток, он же корпус тахометра со спидометром. Забегая вперед, скажу, что он совсем неплохо поднимает набегающий поток и снимает нагрузку с плеч. Но если задумаете отправиться на X11 в дальнюю-предальнюю дорогу, закажите стекло – не пожалеете. В противном случае придется или постоянно прижиматься к баку или же «ползти» не быстрее 100–120 км/ч.

Ежедневные 120-километровые поездки на работу из загородного дома в центр Москвы еще больше убедили в универсальности мотоцикла. Длинные прохваты по прямой – наслаждение! Байк так быстро «проглатывает» километры, что не успеваешь замечать набившие оскомину пейзажи каждодневного маршрута. В городе

сложнее: вынужденный фристайл меж вконец одуревших автомобилистов не только сдувает остатки утреннего сна, но и вызывает «впрыски» в кровь дозы здоровой злости, так необходимой на службе. На обратном пути все в обратном порядке: запас мощности байка позволяет уверенно двигаться по шоссе на скорости до 230 км/ч, отчего начисто стирается накопленный за день негатив городской рутины. В итоге в семью въезжает довольный жизнью отец и муж.

Мотор X11 хорош: едешь – и хочется петь. Он заимствован у великолепно зарекомендовавшего себя Honda Super Blackbird. Причем «иксу» он достался в самой современной комплектации – с электронной системой впрыска, лямбда-зондом и двумя катализаторами. Все это доводит мощность до 140 л. с. Правда, в отличие от «дрозда», его лишили второго балансировочного вала и 6-й передачи. Последствия этой «чистки» не заметны при езде по городу, однако на длинных перегонах чувствуешь, чего тебе недостает. Если вспыхивающую вибрацию ощутит лишь пилот, немало откатавший на Super Blackbird, то движение на высоких оборотах после того, как иссякнут возможности мотора на пятой ступени, вызывает недоумение – за что ее, шестую, вышвырнули вон? и внутреннее возмущение: а ведь расход топлива ого-го какой! Грабят!.. При дальнобое это еще и неудобно: бак вместительный – в нем 22 литра, но для «высокооборотистой» езды и этого маловато.

С двигателем японцы слегка перемудрили, но рама, в которой он расположен, без сомнения, близка к технически совершенной конструкции. Ее дорогой кокон из алюминиевого сплава обеспечивает стойкость на скручивание, достойную гоночного байка. Однако пусть он и из «крылатого» металла, назвать мотоцикл легким язык не повернется.

Подвеска «икса» достаточно жесткая, обеспечивает безукоризненную управляемость в сложных дорожных условиях, особенно высоко вы это оцените при движении на больших скоростях по неровному асфальту – подвески не позволяют шинам отрываться от асфальта. Любителям езды в «комфортных» режимах такие настройки могут показаться экстремаль-

ными, но для поклонников агрессивной – то, что надо!

Комбинированная тормозная система Honda X11 DCBS (Double Circuit Brake System) великолепна! Работает она следующим образом: при нажатии на педаль ножного тормоза или ручного срабатывают машинки заднего и переднего колес. Бытует мнение, что такая система хороша лишь для «чайников», еще не научившихся «включать мозги». Позволю не согласиться: это утверждение так же верно, как и то, что тормоза придумали трусы. Система не раз выручала меня при экстренном торможении на мокром асфальте, не будь ее – не избежать мне падений и дорогостоящего ремонта. Но и при обычном режиме движения пользоваться ею удобно: нажимаешь педаль – и байк, прижимаясь к асфальту, моментально останавливается... Вот только пересаживаясь на другой мотоцикл после X11, тяжеловато перестраиваться на иной алгоритм тормозной системы.

После более 10 тыс. км за один еще не закончившийся сезон «толстячок» продолжает доставлять удовольствие, и пресыщения не наступает. Если кто-то мне позавидовал (и правильно, что позавидовал), того по-дружески хочу предупредить: берите этот 140-сильный болид только в том случае, если уже пару лет погоняли на аппарате калибром поменьше. В качестве тренажера «толстячок» не годится. ⏮

Общие данные: год дебюта – **1998** ■ сухая масса – **222 кг** ■ база – **1500 мм** ■ габаритные размеры – **2450x750x1115 мм** ■ объем бензобака – **22 л**. **Двигатель** – 4-цилиндровый, 4-тактный, рядный ■ система газораспределения – **DOHC,** 4 клапана на цилиндр ■ максимальная мощность – **136 л. с.** при 9000 об/мин ■ система охлаждения – жидкостная ■ система питания – электронный впрыск ■ система пуска – электростартер. **Ходовая часть:** рама – диагональная, алюминиевый сплав ■ передняя вилка – телескопическая ■ задняя подвеска – маятниковая, с моноамортизатором. **Тормоза:** передний – **2x300**-мм диска, 3-поршневые скобы ■ задний – **256-мм** диск, 3-поршневая скоба ■ передняя шина – **120/70-17**, задняя шина – **170/60-17**. Расход топлива (средний) – **9 л/100 км**.

91 км
МКАД
МОТОЦИКЛЫ
МЫТИЩИНСКИЙ АВТОРЫНОК
импортного и отечественного производства
новые и подержанные
всех марок и моделей
а также:
мопеды, скутера, мотовездеходы, гидроциклы, снегоходы.
Японские мотоциклы
т. 960-3563, 737-5581
nbsmotor@chat.ru
Принимаем на продажу подержанные мотоциклы и любую мототехнику.
т. 960-5560, 185-1630
www.autorynok.ru
РАБОТАЕМ ЕЖЕДНЕВНО
Лицензия № 024160-024162 (222) Товар сертифицирован

МЫТИЩИНСКИЙ АВТОРЫНОК
ХОЧЕШЬ МОТОЦИКЛ?
заходи и выбирай:
www.nbsmotor.ru
Москва 91км МКАД 095/ 960-3563, 737-5581
Новосибирск т./ф.3832/902-192, 593-453
С.-Петербург 812/ 380-0085
Тольятти 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

YAMAHA
МОДЕЛИ 2002 ГОДА
NEW
YAMAHA BT 1100
АЛЬПИН
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ИМПОРТЕР В РОССИИ
ул. Крылатская, 8, т. (095) 140 6622, 149 5069, ф. 777 3986
Список дилеров смотри на сайте www.alpin.ru
Arai HELMET
AXO
ARROW
JAPANESE
IPONE
marchesini
GRIP
ÖHLINS
IXS
METZELER MOTORCYCLE TYRES
MOTUL
MICHELIN

Компания АВТОDOM представляет лучших менеджеров по продажам мотоциклов BMW в России
Олег Воронцов
Митяй Вашенцев
СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ! BMW R1150RT — 18200 Евро
АВТОDOM Официальный дилер BMW
Москва, ул.Зорге, д.17, (095)105-0-105
www.avtodom.ru; E-mail:moto@avtodom.ru

ГОРДОСТЬ ДАТСКОГО ПРИНЦА

Марка Nimbus: ни слова про пылесосы!

Дмитрий ДОЛЬНИК,
фото **Евгения ПЕВЗНЕРА**
и из архива автора

«Ну какой в Дании мотопром!» – скажете вы. Так и есть, сегодня – практически никакой. А ведь «мальчик-то был...» Уже в начале прошлого века на этой «молочной ферме Европы», как называли аграрную Данию, несколько компаний строили собственные мотоциклы: Elleham («Эллехам»), Jurgensen («Юргенсен») и Anglo-Dane («Англо-Дейн»). Правда, назвать их продукцию «собственной» можно с большой натяжкой. Кое-кто работал по иностранным лицензиям, а некоторые бумажной волокитой, связанной с их приобретением, вовсе пренебрегали: закажут, бывало, комплектующих с миру по нитке, скрутят воедино на «ферме» – и рады-радешеньки. Первая мировая на корню обломала эту пасторальную идилию. Датское королевство, исторически находившееся в неплохих отношениях как с Англией, так и с Германией, изловчилось соблюсти нейтралитет, но о мотоциклах на время пришлось забыть – быть бы живу...

Nimbus модели «В» – знаменитый «Дымоход».

...Осенним утром 1918 года по брусчатым тротуарам Копенгагена походкой явно преуспевающего человека шагал господин Педер А. Фискер, основатель, совладелец и главный инженер фирмы Fisker & Nielsen («Фискер и Нильсен»). Основной продукцией фирмы были пылесосы Nilfisk – моднющая по тем временам штука, апофеоз технической мысли и вообще... Вдруг он увидел удивительный мотоцикл...

Так начинается добрая половина всех баек на автомотоисторическую тему – шел по улице, увидел, осенило... Но почему бы и нет? Фискер действительно увидел бельгийский 4-цилиндровый FN с карданным приводом. Не сразу, правда, увидел, а когда чуть было не угодил тому под колеса (ну, задумался человек, отвлекло жужжание маленьких золотых пылесосиков в голове). Механизм Фискеру понравился. Не пылесос, конечно (все, клянусь, больше о них – ни слова!), но тоже хорош. А не построить ли самому нечто подобное?

Первый Nimbus («Нимбус», по латыни «нимб», название в духе времени – громкое, с почти религиозным пафосом) предстал взору публики 20 апре-

ля 1919 года: модель «А», сделанная с явной оглядкой на FN. 746-кубовый нижнеклапанный двигатель с продольно расположенными в ряд четырьмя цилиндрами развивал 9 л.с. и приводил в движение заднее колесо (подпружиненное!) посредством карданного вала. В единый блок с двигателем объединена 3-скоростная коробка с ручным переключением передач. 145-килограммовому Nimbus А была рекомендована крейсерская скорость 70 км/ч, но мотоцикл разгонялся шутя до сотни. Изюминка – рама, ее основа – внушительная несущая труба, она же – топливный бак. Из-за этой трубы первый Nimbus так и вошел в историю под именем «Дымоход» (по-датски и вовсе непроизносимо, но попробуйте – kakkelovnsror). Модель «В», выпускавшаяся с 1924 года, отличалась усовершенствованной передней вилкой. И все бы ничего, да вот цена... Nimbus стоил больше новенького блестящего «Форда-Т»! И подданные датского короля проголосовали трудовой кроной, увы, не в пользу «Дымохода». Его производство свернули в 1927 году, когда было выпущено в общей сложности 1252 экземпляра моделей «А» и «В» (так и напрашивается: сидели на трубе).

Педер Фискер решил поставить крест на экспериментах с производством мотоциклов. Но судьбе было угодно предоставить его компании вторую попытку. Она, как стало ясно позднее, оказалась куда удачнее. Андерс Фискер, сын основателя, по молодости страстно увлеченный мотоциклизмом, уже в 1932 году построил прототип новой модели. Сопротивление папаши наконец было сломлено, и в 1934 году на рынке появился Nimbus С, нареченный в народе из-за характерного звука выхлопа прозвищем «Шмель». Двигатель получил верхние клапаны и при том же объеме выдавал теперь 18 «лошадей» – в два раза больше, чем у «Дымохода». Скоростные характеристики мотоцикла весом 185 кг описаны в заводском мануале так: «Комфортная крейсерская скорость – 80 км/ч, продолжительная крейсерская скорость – 90 км/ч, кратковременная максимальная скорость – 120 км/ч (чревата капутом мотора)». Раму модели «С» выполнили со скандинавской суровостью – склепали из штампованного стального профиля, опоясывающего 12,5-литровый бензобак. Мягкой задней подвески, пусть даже такой малоэффективной, как на Nimbus A/B, и след простыл. Оригинальный руль, представляющий собой стальную пластину со встроенным спидометром (после войны, правда, спидометр перекочевал на более тривиальное место – в корпус фары) крепился к вилке намертво. А главное – на модели «С» конструктор применил телескопическую переднюю вилку... Повторяю, происходило это в 1934 году. А как же BMW 1935 года? А никак – «курит». Справедливости ради надо сказать, что BMW действительно принадлежит первенство в использовании гидравлической амортизации (на Nimbus она появилась только в 1939 году). «Телескопы» на мотоциклах пытались использовать с самого начала XX века, но без эффективных амортизаторов они были нежизнеспособны.

Компания в 1935 году предлагала две модели – Standard и Luxus. «Люксовое» – понятное дело, поблестяще и подороже. На следующий год появился «середняк» – версия Standard Ekstra. В 1937 году изменения внесли посущественнее – две модификации пошли с увеличенными тормозными барабанами и механизмом ножного переключения скоростей. В 1939 году дебютировал MC100, который компания и выпускала до 1954 года в единственном исполнении – Special.

Вторая мировая война одела Nimbus в хаки и поставила в солдатский строй. Датчане уже имели опыт милитаризации модели «С». В 1936 году партии военных колясочных Nimbus приобрели армия Бразилии и гоминдановский режим дядюшки Чан Кай-Ши. В 1940 году Югославия заказала сотню таких же мотоциклов для своей армии, но эту партию немцы безвозмездно мобилизовали в дислоцированные в Норвегии части вермахта. Еще около 70 Nimbus отправились воевать на восточный фронт вместе с датскими

Nimbus C Luxus 1937 года с современной репликой коляски ACAP.

нацистами-добровольцами. Всего же в армию компания поставила около 2500 мотоциклов.

На коляски нескольких армейских вариантов устанавливали разного типа пулеметы, радиостанции, фургоны для амуниции. Пожалуй, самая экзотическая из них ветеринарная «санитарка» для служебных собак. Кстати, Nimbus был снят с вооружения датской армии и заменен на британский BSA B40WD только в 1968 году, но некоторые экземпляры «ходили под ружьем» даже в 70-х.

Но вернемся к «Шмелям» цивильным. В 1947 году в серию пошел грузовой трицикл с задним мостом от автомобиля Morris («Моррис»). В начале 50-х построили также несколько прототипов: «маленький» Nimbus с 2-цилиндровым мотором, произведенным на свет путем изъятия из серийной «четверки» второго и третьего цилиндров, а также модели MC1000 и MC1200 с литровым и 1200-кубовым двигателями, соответственно. 48-сильный MC1200 строили в небольших количествах с 1953 года и даже экспортировали, притом не только в Европу, но и в США и Австралию. В 1955 году появилась последняя серийная модификация модели «С», известная под индексом MC750 – с 4-скоростной коробкой передач и двигателем, мощность которого довели до 40 л.с. Ее выпускали до 1959 года, да еще некоторое количество собрали из оставшихся деталей в 1960 году. Всего увидело свет около 12 000 мотоциклов Nimbus модели «С».

Итак, в 1960 году компания Fisker & Nielsen официально прекратила выпуск мотоциклов. Андерс Фискер тяжело заболел и отошел от дел, продолжать выпуск устаревшей конструкции с отпугивающей ценой не имело смысла. Повторилась история с «Дымоходом» – за те же деньги, которые просили за Nimbus C в 1960 году, можно было стать обладателем «Фольксвагена-Жука». Да и вообще, последние годы компания выпускала мотоциклы лишь при поддержке принца Дании, которому очень льстил тот факт, что его родина выпускает мотоциклы, да к тому же такие крутые.

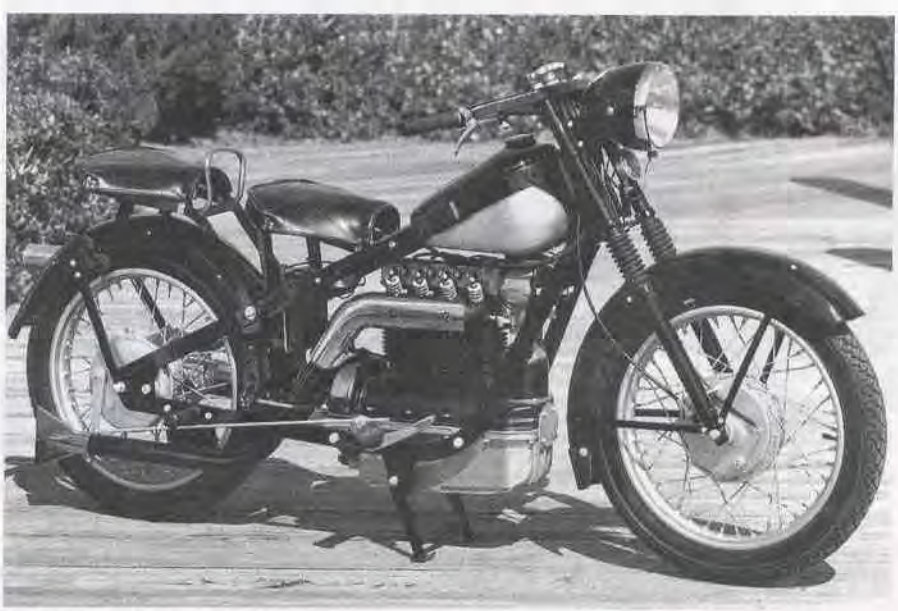
Но марка Nimbus появлялась на мотоциклетных баках еще не раз. Притом при самых странных обстоятельствах – как при участии Fisker & Nielsen, так и без оного. В 1962 году, например, неведомо какими путями пять Nimbus MC1200 попали на испытания в дорожную полицию Калифорнии. Копам мотоцикл понравился, и вскоре они получили еще 200 штук MC1200 (с увеличенным до 1340 куб.см рабочим объемом) и 40 штук – MC750. Вот только назывались они уже Indian Chief и Indian Scout. А дело в том, что известный американский гонщик, журналист, издатель и немного авантюрист Флойд Клаймер развил в начале 60-х бурную деятельность по реанимации известных мотоциклетных марок. Делал он это с помощью самых невообразимых комбинаций шасси и двигателей, скупал права на использование известных брендов. Наворотить он успел немало, и разобраться во всех этих хитросплетениях – труд не из легких. «Крестный отец» экзотических марок Indian Velocette, Indian Enfield, Indian Horex и др. не мог пройти мимо легендарного имени Nimbus, и счета фирмы Fisker & Nielsen вскоре пополнились суммой 25 000 долларов. Уже в 1963 году часть Indian Enfield (по сути своей – английский Royal Enfield) поступила в продажу под маркой Nimbus. В 1967 году довольно удачный 350-кубовый 2-тактный мотоцикл японской фирмы Bridgestone («Бриджстоун») в результате маркетинговых комбинаций (фирма решила сконцентрироваться сугубо на резиновых изделиях) получил в Европе марку Nimbus, а в Америке – Indian. Тот же расклад сохранился, когда линию, выпускавшую мотоциклы Bridgestone, перевели в 1968 году на Тайвань.

Годом позже мотоциклы Nimbus окончательно ушли со сцены. Последние машины, несущие эту марку, – тайваньские прототипы с 4-тактными «четверками» в стиле классических Nimbus, но с «детскими» объемами – 400, 350 и даже 250 «кубиков».

Настоящий же датский Nimbus C сегодня вещь культовая. У простой, надежной машины с двигателем, не требующим особого внимания на протяжении 50–80 тысяч километров пробега, и в наши дни немало почитателей. В одной лишь Дании сохранилось около 8000 «Шмелей» (напомним, из 12 000 выпущенных). При этом 3500 зарегистрировано и пребывает в рабочем состоянии, из-за чего марка Nimbus занимает почетное пятое место в датском мотопарке! Кроме того, клубы владельцев Nimbus организованы в Германии, Австралии, США. Сегодня немало американцев с датскими корнями активно приобретают Nimbus – частицу своей исторической родины и родной истории. Для них это не просто мотоцикл. Кай Педерсен, президент калифорнийского Nimbus-клуба, заснял свой Nimbus C Luxus 1937 года на фоне знаменитого трансатлантического лайнера «Куин Мери», стоящего теперь на приколе в Лонг-Бич. Когда-то на борту этого судна многие датчане прибывали на место своего нового п.м.ж. Теперь тот же путь вслед за ними проделал и ярко-красный Nimbus. Кстати, элегантная коляска марки ACAP (продукция этой компании неразрывно связана с образом классического Nimbus) – не подлинник, а новодел, сработанный датским мастером Хуго Эскильдсеном в 2000 году.

Такова вот краса и гордость датского принца... А фирма Fisker & Nielsen тем временем продолжает совершенствовать свои... Стоп, я же обещал – ни слова о пылесосах! ⏮

Автор выражает благодарность Каю Педерсену за помощь в подготовке материала.



Nimbus C Special 1950 года.

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
MALOSSI
Огромный выбор велосипедов
МАГАЗИН "ЗЕНИТ"
МОТОСАЛОН
м. "Сокольники"
Сокольническая пл., 9
тел.: (095) 268-6065, 269-3764

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

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

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

→ ПО СЛЕДАМ РЕКОРДОВ

ПЛАЧЬ ПО «УРАЛУ», ГИННЕСС!

Мотоцикл-рекордсмен теперь музейный экспонат

Удивительные и уникальные события происходили 10 лет назад в Ирбите: представители местного мотозавода попытались «въехать» на своих «Уралах» в Книгу рекордов Гиннесса.

Они сумели выстроить колонну из 927 «Уралов», что засвидетельствовал выданный им сертификат. Однако в Книгу Гиннесса попасть не удалось: произошло это событие в 1991 году, когда знаменитая энциклопедия рекордов еще не окончательно вышла из-под запрета КГБ.

Прошел год. Самолюбие ирбитчан не было удовлетворено, и вот на стадионе мотозавода на «Уралах» зафиксировано сразу три мотоциклетных рекорда. На этот раз они были занесены в Книгу рекордов. Произошло же вот что. Владимир Глухих, двигаясь задним ходом, за 3 часа 47 минут преодолел 171 км. Константин Матвеев в положении с поднятой коляской за 8 часов 14 минут проехал 338 км.

Дуэт Александр Буланов – Анатолий Бекишев, точно так же удерживая коляску поднятой и меняя друг друга за рулем, в течение 24 часов проехали без остановки 1014 км. На самом деле тогда можно было фиксировать еще одно мировое достижение, но это никому не пришло в голову: в одном месте и один за другим на мотоциклах одного производителя установлено сразу три рекорда. Это был триумф «Урала»!

Войдя во вкус, на следующий год рекордсмены вновь предприняли штурм вершины под названием Гиннесс. Экипаж из трех человек «бросил перчатку» итальянцам – те на Honda проехали без остановки 30 370 км. И вот уже известные А. Бекишев, К. Матвеев и А. Буланов на ИМЗ-8.103-10 за 440 часов «нон-стопа» преодолели 25 505 км. Могли бы ехать и дальше, и дольше, но заезд был прерван по нелепой случайности: ночью на шоссе рекордисты столкнулись с другим мотоциклом – тот, как позже оказалось, был угнан, и злоумышленник мчался без включенных фар...

Прослышав об ирбитских достижениях, амбициозные американцы возмутились: как так! Мотодостижение с поднятым третьим колесом сайдкара принадлежит кому-то, а не им! Янки жаждали победить уральцев. И в середине 90-х годов на Ирбитском мотозаводе разрабатывали программу очной встречи представителей двух держав... К сожалению, проект так и не удалось реализовать. Конечно, жаль. Но с другой стороны, американцы пока остались «с носом». ⏮

Александр БУЛАНОВ,
директор музея, г. Ирбит

УВИДЕТЬ ПОБЕДУ – И УМЕРЕТЬ

100 лет мотоциклам Па Нортона

Александр ВОРОНЦОВ,
фото из архива редакции

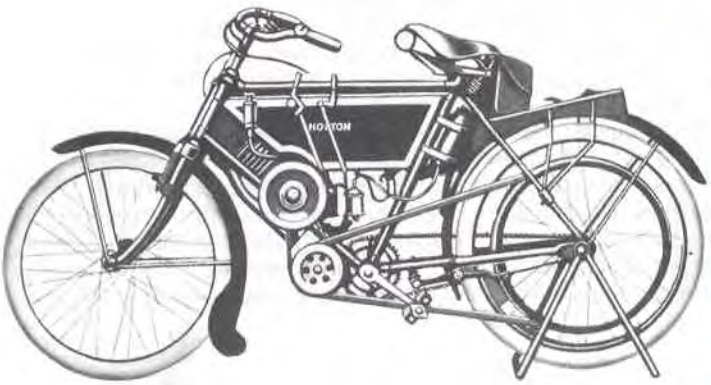
Английская пословица гласит, что в каждой семье свой скелет в шкафу. А еще каждая британская фамилия норовит возвести свой род к аристократическим предкам... Жившие в Бирмингеме Нортоны передавали из поколения в поколение почтенную профессию столяра-краснодеревщика и легенду о том, что их род восходит к могущественному лорду Нортону. Сей почтенный сэр изгнал одного из своих сыновей за то, что тот посмел жениться на простой служанке.

В семье столяра в 1869 году родился мальчик, который получил двойное имя Джеймс Лэнсдаун – так называли первенцев уже в восьми поколениях Нортонов. Неизвестно, как относился наследник рода к семейным преданиям. Ведь это был просвещенный XIX век, и Нортон-младший уже в детстве проявил тягу к игрушкам технического свойства. А в 12 лет он уже сам построил игрушечную же, но действующую паровую машину. Установленная на подоконнике, она собрала такую толпу зевак, что полицейский вежливо попросил убрать игрушку – народ перегородил всю улицу!

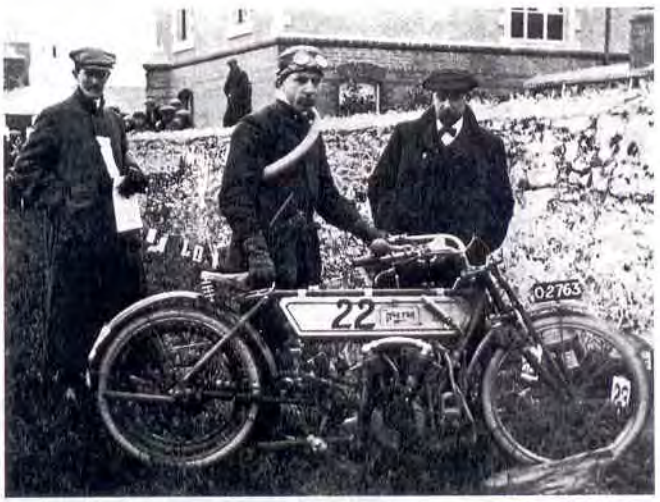
С этими задатками парня надо учить работе не с деревом, а с металлами – понял отец и отдал паренька подмастерьем к изготовителю инструментов для ювелиров. Тоже очень древний и почтенный бизнес, процветавший в Бирмингеме. Но Джеймс тянулся к самой замечательной игрушке XIX века – велосипеду. Оцените: ведь именно велосипед стал первой доступной каждому машиной в истории человечества. В 1898 году Нортон, которому исполнилось 29 лет, основал собственную компанию по производству велосипедных деталей. Начал с цепей, но уже через несколько лет ему по плечу стало изготовление практически каждого узла – от колеса до рамы.

На этом фото Джеймсу Нортону 20 лет. Все еще впереди...

Разгоревшаяся в начале XX века мода на мотоциклы просто не могла обойти стороной Джеймса Нортона. Хотя занялся он этим бизнесом не по собственной инициативе. Его хорошего знакомого Чарльза Райли Джерарда, который импортировал французские мотоциклы Clement («Клеман»), осенила идея: зачем платить за комплектную машину, если шасси вполне можно делать в Англии? Недолго думая, он заказал изготовление экипажной части Джеймсу Нортону. Тот, в свою очередь, тоже был парень не промах и сообразил: зачем делиться славой и прибылью с чужим дядей (пусть даже и хорошим приятелем), если устанавливать мотор на шасси он сможет и на собственном заводике? Так в 1902 году, ровно 100 лет назад, на свет появился первый мотоцикл Norton: фактически велосипед-переросток с установленным над передней трубой рамы крохотным моторчиком Clement и ременной пе-



Первый мотоцикл Norton с мотором Clement, 1902 год.



Рем Фаулер после победы в гонке «Турист Трофи» 1907 года; справа – Джеймс Нортон.

редачей на заднее колесо.

Двигатель был выполнен по общепринятой в те годы схеме – с так называемым «атмосферным», или «автоматическим» впускным клапаном, открывавшимся от разрежения в камере сгорания. Устройство удовлетворительно работало лишь при малых оборотах: мотор Clement раскручивался всего до 1100 об/мин и выдавал всего 1 л. с. со 160 «кубиков» рабочего объема. Впрочем, и этого было достаточно для того, чтобы нарушить скоростной лимит: слабосильная установка разгоняла весивший всего 34 кг мотоциклет до 32 км/ч. Между тем на дорогах Великобритании нельзя было развивать более 19,3 км/ч.

Вообразите себе езду на мотоцикле, у которого нет ни кикстартера, ни сцепления, ни коробки передач! Вы разгоняете машину при помощи велосипедных педалей (при этом с помощью специального рычага выпускной клапан блокировался в поднятом положении), затем запускаете мотор. Но если надо остановиться, то приходится заглушить двигатель... И – все сначала! Но Джеймсу Нортону этот процесс понравился, он ездил на мотоцикле каждый день. До тех пор, пока болезнь (а он с юности мучился ревматическими болями) не воспрепятствовала подобному способу передвижения. Естественно, как любой «вкатавшийся» мотоциклист, он вскоре ощутил нехватку мощности движка. И в 1906 году на его мотоциклах слабосильные Clement уступили место куда более мощным Peugeot («Пежо»). Эти 2-цилиндровые V-образные агрегаты, рабочим объемом 690 см^3, выдавали целых 5 л. с.! Сущие звери!

Один из этих супермотоциклов в начале 1907 года купил Рем Фаулер, спортсмен-любитель (впрочем, каста профессиональных гонщиков тогда еще и не сформировалась). В июне того же года Фаулер подал заявку на участие в первой гонке «Турист Трофи». Состязание задумали в пику европейским, в которых участвовали, на взгляд англичан, небезопасные и оторванные от реальности гоночные монстры. Британское же соревнование, как следует из его названия, устраивали для настоящих туристских машин. Поэтому организаторы установили: для 2-цилиндровых мотоциклов разрешенный максимальный расход топлива – 3,8 л на 100 км, все машины должны быть снабжены полной дорожной экипировкой, включавшую не менее 3 кг инструмента!

Легко ли было гоняться 100 лет назад? По пыльным дорогам, щедро усыпанным гвоздями от подков? На пути к финишу Фаулер останавливался... 13 раз! Шесть раз менял свечи,

Так выглядел типичный участок трассы «Турист Трофи» в начале XX века.

Джек Эмерсон, который в сентябре 1912 года установил на Norton три мировых рекорда на треке «Бруклэндс».

два раза укорачивал вытянувшийся приводной ремень, несколько раз просто улетал с трассы в кусты. Однажды передняя шина разорвалась на скорости под 100 км/ч, и пока Рем приходил в себя и ремонтировал колесо, прошло 22 минуты. Зато жуткий «тягун» Крег Уилли Хилл (это название холма) он преодолел, как потом с гордостью заявлял, «даже без помощи педалей». А сколько мотоциклов соперников глохло на этом подъеме! После чего приходилось машинки разворачивать и запускать с хода – напомним, что тогда не существовало ни сцеплений, ни кикстартеров, ни коробок передач... В конечном счете Фаулер победил – он обогнал ближайшего соперника в своем классе на полчаса, трассу длиною 254 км прошел со средней скоростью 58,2 км/ч – несмотря на все остановки.

Эта победа оказалась решающей в истории компании. Крохотная фабричка на задворках индустриального города вознеслась на пик славы! Достижение в гонке оказало потрясающее впечатление и на самого Джеймса Нортона. По крайней мере, всю оставшуюся жизнь он потратил на то, чтобы повторить сей подвиг. В ноябре того же 1907 года на выставке в Лондоне Джеймс представил мотоциклы уже с моторами собственной конструкции. И если V-образная «двойка» была явной копией мотора Peugeot, то 1-цилиндровую модель он создал «с чистого листа». Нижнеклапанный 475-кубовый двигатель с принудительным приводом обоих клапанов: это такой же технический прорыв для своего времени, как нынче изменяемые фазы газораспределения.

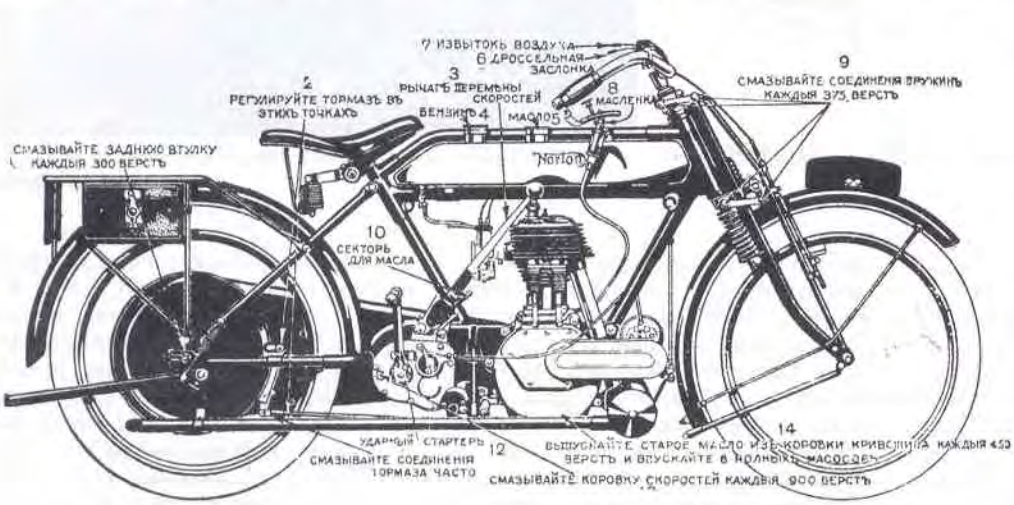
Хотите узнать, как выглядела «фабрика чемпионов»? В скромном трехэтажном здании работало всего 13 человек: проектное отделение и «контора» – на первом этаже, сборка мотоциклов и двигателей – на втором, изготовление рам – на третьем. Не удивительно, обстановка в фирме царила едва ли не семейная, а хозяина звали просто Па Нортон, в смысле папаша. На заводике не было ни «литейки», ни металлообрабатывающих станков: практически все детали делали по заказу такие же крохотные бирмингемские фирмочки. Тем не менее, компания каждый год выставляла на гонку «Турист Трофи» по два мотоцикла. И за рулем одного из них порою выступал сам Джеймс Нортон. Он всякий раз шокировал публику своим облегающим шерстяным трико – его обладатель уверял, что такой костюм снижает сопротивление воздуха. Увы... Мало того, что победа не давалась – несколько лет ни один Norton из-за поломок не мог добраться до финиша...

«Гоночные» затраты при отсутствии успехов подорвали бюджет маленькой компании. К тому же Па Нортон обладал одной чертой, простительной для конструктора, но смертельно опасной для бизнесмена: если ему в голову приходила очередная «гениальная идея», он, не задумываясь, отзывал для переделки даже готовые мотоциклы... И в один прекрасный день 1912 года компания обанкротилась.

Ее выкупил местный промышленник Роберт Шелли. Всем бы такое банкротство: как по мановению волшебной палочки, пролился золотой дождь, и вскоре фирма переехала в большой фабричный корпус, оснащенный современными станками. Самой важной частью приобретения Шелли считал самого Джеймса Нортона – он сохранил посты главного конструктора и директора. Но от сбыта его отодвинули...

Неудачи в гонке «Турист Трофи» компания с лихвой наверстала на «Брукленде», возведенном в 1907 году бетонном треке. Вот типичная история тех лет. Джек Эмерсон, дилер из Гуля, на 490-кубовом Norton приехал своим ходом, вывел мотоцикл на трек и установил три рекорда скорости – двухчасовой и на дистанциях 100 и 500 миль (все три – выше 100 км/ч!). Установил бы и четвертый – трехчасовой, да вот беда: за пять минут до конца заезда лопнула задняя шина! Кое-как приведя себя и машину в порядок, на следующий день Эмерсон... отправился на ней домой! Таким-то образом ребята на мотоциклах Norton щелкали рекорды как семечки, и к началу мировой войны довели максимальную скорость машин до 130 км/ч. Вдумайтесь: это на «пятисотке» без коробки передач, с жесткой подвеской и «дубовыми» шинами шириной всего 2 дюйма!

В начале первой мировой войны мотоциклы Norton не взяли на «воинскую службу». Впрочем, из этого компания извлекла выгоду. Защищенные Ла-Маншем англичане поначалу сохраняли довоенный образ жизни: бензин и мотоциклы свободно продавали всем «гражданским», и звонкая монета исправно поступала на счета Norton. Лишь в 1916 году правительство спохватилось – ввело лимиты на бензин (всего 1 галлон, или 4,55 л,



Norton для русской армии. Обратите внимание на указания о периодичности обслуживания.

За 10 шиллингов каждый обладатель мотоцикла Norton мог заказать такую фигурку – копию Кубка за победу в «Турист Трофи» – на руль своего мотоцикла.

Даже ревматические боли, порою парализовывавшие одну руку, не смогли заставить Джеймса изменить любимому мотоциклу. На фото 1920 года он с женой Сарой.

Фото из южноафриканского альбома. Нортон угодил в сезон дождей: за одну ночь выпало 12,5 см осадков!

на неделю) и постаралось пристроить неохваченных военными заказами производителей. Norton получил распоряжение выпускать мотоциклы для русской армии. Но в марте 1917 года в России началось сами знаете что, и машины остались на складах. После заключения мира компания за символическую плату выкупила эту партию и пустила ее в продажу. Кому революция, а кому мать родна...

Мирное время обернулось для компании самой благородной войной – за первенство в мотогонках. Увы, участие в первом послевоенном «Турист Трофи», проведенном в 1920 году, опять обернулось для Norton неудачей. Ну какая радость в том, что из первых 14 мест 9 заняли гонщики на мотоциклах этой марки, если победителем стал спортсмен на Sunbeam («Санбим»). В следующем сезоне и вовсе полный конфуз: только три Norton из 15 стартовавших пришли к финишу, и лучший из них – лишь 6-й.

Из этой трагедии Джеймс Нортон извлек урок: возможности нижнеклапанного мотора исчерпаны. И к следующему сезону он разработал верхнеклапанную версию 490-кубового двигателя. А затем неожиданно для всех погрузил мотоцикл с коляской (естественно, Norton) на корабль и... махнул в Южную Африку! Говорят, после его отъезда жена рыдала целую неделю: не мальчик ведь – мужчине уже 54 года, да к тому же вечно мучается от ревматизма. Но, может, в жизни Джеймса настал такой период: чтобы идти дальше, надо пообщаться с мотоциклом тет-а-тет на фоне дикой природы?..

К гонке «Турист Трофи» 1922 года успели подготовить только одну верхнеклапанную машину, и – увы, выступавший на ней Виктор Хорстман попал в аварию. Зато осенью на выставке в Лондоне красовался уже серийный вариант «верхнеклапанника», он получил индекс «18»... Но и в следующем году победа в гонках ускользнула из-под носа: пошел проливной дождь, и примитивные тормоза (на заднем колесе колодка прижималась к специальному ободу, а спереди стоял крохотный «барабан») не вынесли нагрузок.

Алек Беннетт после победы в «Турист Трофи» 1924 года.

«Неужели больше никогда не увижу свои мотоциклы первыми на финише?» – такой вопрос, наверное, задавал себе Джеймс Нортон, когда в 1922 году услышал от врачей страшный диагноз: рак желудка. По приговору медиков, жить ему оставалось два месяца.

Невероятная целеустремленность растянула их на два с половиной года – конструктора отвлекло от смерти то, что он целиком посвятил себя доводке верхнеклапанной модели. В начале 1924 года Нортон даже переехал на остров Мэн, где проводили гонку «Турист Трофи». Несколько месяцев интенсивной работы наконец дали плоды: Алек Беннетт привел Norton на первое место в классе 500 см^3. И словно для того, чтобы Па Нортон вознесся на вершину эйфории, Джордж Такер и Уолтер Мур победили в заезде мотоциклов с коляской.

Город Бирмингем устроил победителям торжественный прием – ведь победу и в двух других классах (250 и 350 см^3) одержала техника из их города – New Imperial. Сопровождаемые огромной толпой, машины-триумфаторы провезли по главным улицам. На праздничном обеде Джеймс Нортон признался, что последние 17 лет он жил ожиданием этого момента.

Создатель замечательных мотоциклов умер 21 апреля 1925 года. Лучшим памятником для него осталась марка, которой принадлежат 35 первых мест на трассе «Турист Трофи», 142 победы в гонках «Гран-при», 8 титулов чемпиона мира в шоссейно-кольцевых мотогонках. А модель «18» выпускали до 1963 года. Вот что такое качественная работа!

ТЕРАКТ
БЕЗ ПОСТРАДАВШИХ

Неоклассики Yamaha серии Diversion

Александр ВОРОНЦОВ,
фото Yamaha

ПЕРЧИНКА ДЛЯ ПРЕСНОГО БЛЮДА?

Выбор имени – таинство... Почему Yamaha дала столь вызывающее название – «Диверсия» – этому непритязательному мотоциклу? Куда органичнее оно смотрелось бы на обтекателе, скажем, R1. Или создатели решили «приправить» устрашающим названием этот в общем-то мирный мотоцикл – подобно тому, как повар щедро сыплет специи в пресное кушанье?

Неизвестно, насколько имя мотоцикла помогло его популярности, но, по крайней мере, не помешало. Со времени своего дебюта осенью 1991 года машина неизменно ходит в бестселлерах, славится как хороший универсальный мотоцикл, подходящий для дальних поездок, исключительно надежен и при этом сравнительно недорог.

Кстати, в США он известен совсем под другим именем – как Seca II.

РОДОСЛОВНАЯ

1992 год (напомним, мы подразумеваем модельный год): выход на рынок мотоцикла Yamaha XJ600S Diversion. Рядный 4-цилиндровый двигатель воздушного охлаждения (58,5/55,7 мм, 598 см³, 61 л. с. при 8500 об/мин), с 2-клапанными головками цилиндров, установлен в замкнутую дуплексную раму из стальных труб (база – 1445 мм, сухая масса – 182 кг). 6-ступенчатая коробка передач, привод на заднее колесо цепью. Простые подвески не отягощены излишними регулировками. Размер передней шины – 110/80-17, задней – 130/70-18. Стильную внешность машине придает полуобтекатель со встроенной прямоугольной фарой. Для японского рынка выпущен вариант XJ400S (47,7/55,7 мм, 398 см³, 42 л. с. при 10000 об/мин).

1993 год: изменена форма полуобтекателя. В него введены воздухозаборники для лучшего охлаждения двигателя.

1994 год: модификация XJ600N без полуобтекателя, с круглой фарой.

1995 год: модель XJ900S Diversion. 4-цилиндровый мотор большей мощности (68,5/60,5 мм, 892 см³, 88,5 л. с. при 8250 об/мин) установлен в усиленную ходовую часть, по конструкции аналогичную 600-кубовому варианту. 5-ступенчатая коробка передач, привод на заднее колесо карданным валом. База мотоцикла – 1505 мм, сухая масса – 239 кг, размер передней шины – 120/70-17, задней – 150/70-17.

1996 год: 600-кубовые модели получили масляный радиатор; изменены настройки карбюраторов, формы обтекателя, боковых панелей и фары. У «девятисотки» же – новая передняя вилка с регулировкой предварительного поджатия пружины, изменена также навивка пружины задней подвески.

1997 год: новое седло у «600».

1998 год: двухдисковый тормоз переднего колеса и усиленная передняя вилка (диаметр несущих труб увеличен с 38 до 41 мм) у 600-кубовых вариантов Diversion.

НЕОБРЕМЕНИТЕЛЬНАЯ «ДИВЕРСИЯ»

Создатели «мотоцикла для всех» всегда рискуют оказаться «меж двух стульев». При желании можно найти множество изъянов и у Diversion. «Шестисотки» (и уж тем более 400-кубовые варианты) проигрывают моделям-конкурентам в динамике, и попытка агрессивного вождения радости не доставит: помимо нехватки мощности управляемость страдает от воздействия слишком мягких подвесок, а тормоза ранних версий (с одним передним диском) пугающе неэффективны. Схожий по концепции Suzuki

Bandit обладает куда большим спортивным потенциалом. «Девятисотку» можно упрекнуть за излишнюю массу и неповоротливость в плотном городском потоке.

Теперь попробуем подойти с другой стороны. Допустим, вы ищете мотоцикл, на котором можно ездить каждый день на работу, а при случае – и в дальнее путешествие по хорошим дорогам и вдвоем со спутником. Динамика машины вас интересует лишь постольку, поскольку хотите быть на высоте в автомобильном потоке. Кроме того, вы придирчиво относитесь к удобству посадки. Тогда Yamaha Diversion – ваш выбор. Машина очень комфортабельна (это обратная сторона мягких подвесок), причем и для пассажира – а это нечасто встречается у современных мотоциклов. На «шестисотке» превосходно чувствуете себя в городском потоке. 900-кубовая версия несколько неуклюжа, зато заслуживает похвал в «дальнобое» – вспомните о «вечном» кардане! Надежность Diversion – вне сомнений. Возможно, с опаской стоит подходить лишь к мотоциклам первых двух годов выпуска – у них отмечены такие «детские болезни», как незапирающийся топливный кран и нестойкие зубья привода стартера. Впрочем, наверняка у добравшегося до наших дней экземпляра эти недостатки устранены оперативным способом. ⏮

1992

Дебютная версия Yamaha XJ600S Diversion с «гладким», без щелей воздухозаборников обтекателем.

1993

Новая форма полуобтекателя, ощерившаяся воздухозаборниками.

1994

Модификация XJ600N без полуобтекателя.

1995

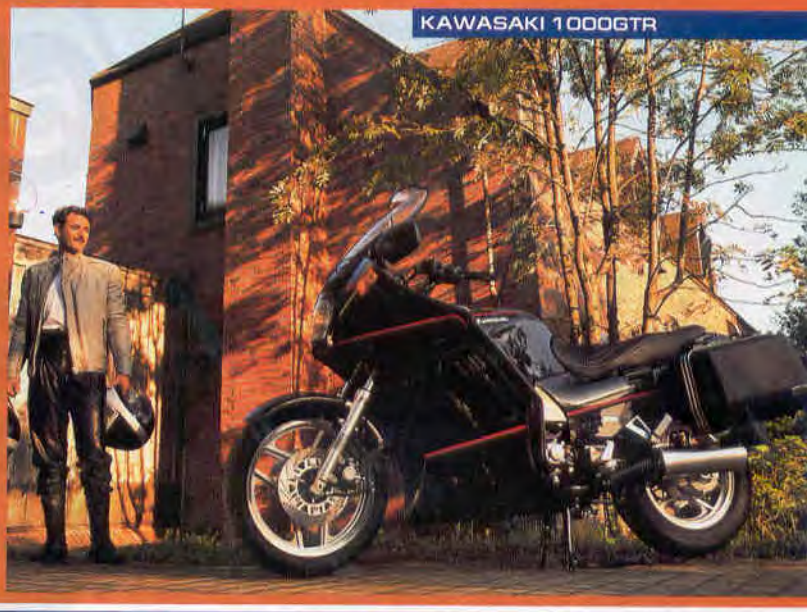
Старший брат – модель Yamaha XJ900S Diversion.

1998

Двухдисковый передний тормоз для 600-кубовых моделей.

Предыдущие выпуски «Модельного гида»:
Спортбайк Honda CBR900RR FireBlade – № 8/2001 год.
Спортбайк Honda CBR600/1000F – №5 /2002 год.
Люкс-турер Honda Gold Wing – № 1/2002 год.
Круизер Kawasaki EN450/500 – № 9/2001 год.
Круизер Kawasaki VN750/800/1500 – № 6/2002 год.
Спортбайк Kawasaki ZZ-R – № 2/2002 год.
Неоклассик Suzuki Bandit – № 10/2001 год.
Круизер Suzuki Intruder – № 3/2002 год.
Спортбайк Suzuki RF – № 7/2002 год.
Спортбайк Suzuki GSX-R750 – № 4/2001 год.
Спортбайк Suzuki GSX-R1100 – №5/2001 год.
Неоклассик Yamaha FJ/XJR – №4/2002 год.
Круизер Yamaha Virago – №7/2001 год.
Спортбайк Yamaha FZR – №12/2001 год.

BMW R1100 RT


KAWASAKI 1000GTR

НА ЧЕМ ЗА ТРИДЕВЯТЬ ЗЕМЕЛЬ?

Туристическая техника

Рубрику ведет
Михаил ЛАПШИН

Двухколесные «туристы» – тот тип техники, что едва ли не быстрее, чем все другие, приобретает нынче популярность. Сравним динамику роста объемов их продаж. Только за прошедший год на российском рынке туристических мотоциклов стали продавать вдвое больше, и, естественно, за счет импорта (Росмотопром не выпускает машины такого класса). Если же сопоставлять с 1999 годом, то тогда дилеры и продавцы секонд-хэнда реализовывали всего по нескольку десятков машин, теперь же – сотни. С учетом возросшего спроса многие салоны пересмотрели свою торговую политику и нынче предпочитают ввозить максимально полную гамму туристических мотоциклов. Причем наравне с «середнячками» – недорогими «туристами» активно раскупаются машины класса люкс.

Дабы избежать разночтений (а они очень вероятны), определим турбайки как вид. Характерные особенности таких мотоциклов – водитель и пассажир сидят на них прямо; огромный обтекатель полностью защищает седоков от встречного потока воздуха; багажные кофры. Внешностью «туристы» могут быть разные. Поэтому под эту категорию попадают и некоторые модели эндуро, кастомы и даже спортбайки.

Теперь о ценах. Зарубежные модели, за исключением, пожалуй, BMW и Honda, в силу ужесточившихся в последнее время правил таможенной очистки, в долларовом эквиваленте вздорожали на $500–700. На подержанные «туристы» цены также взлетели – это связано с «омоложением» среднего возраста ввозимой продукции.

Меньше чем за **$3000** туристический байк не купите – и не мечтайте. Столько стоят сильно подержанные «японцы» середины 80-х годов выпуска, покатавшиеся не только

SUZUKI V-Strom

SUZUKI GS1100 (1983)

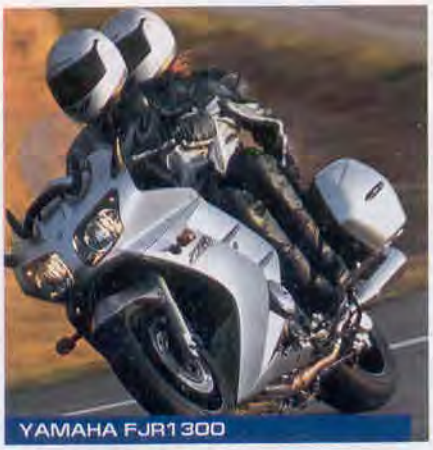
HONDA GL1500 (1991)

HONDA ST1100 Pan European (1993)

YAMAHA XVZ12TD (1983)

на родине, но и по нашим просторам. Предупреждаем: чаще всего это сущий хлам, с которым придется повозиться, чтобы вернуть его к «жизни». Что-либо ездящее по своей доброй воле стоит не меньше $3500. Чаще всего в салонах можно увидеть подержанные Kawasaki GTR1000 ($3500–3900), Yamaha FJ1200 ($3400–3600), Kawasaki ZX10 ($3300–3500) и Kawasaki Voyager ZN1300 ($3300–3700). Несмотря на внешнюю старомодность, аппараты богато оснащены всем необходимым для дальнобоя и еще в состоянии накрутить на свои колеса не одну тысячу километров. Редкие модели «туристов», которые выпускались несколько лет, торговцы уже предпочитают не ввозить. Они накушались проблемами реализации, которые вызывают эти древние и редкие аппараты. И вам, покупатель, советуем остерегаться покупки престарелых эксклюзивов.

$4000–8000. На этой ценовой ступеньке представлены только подержанные аппараты. За $4200–4700 можно купить самую первую версию знаменитой «голды» – Honda GL1200 середины 80-х годов выпуска или небезызвестный «чемодан для путешествий» – Honda Pacific Coast. Если они не устроят, то за $5000–6000 можно поискать рафинированного «туриста» Honda Pan European 1100 – это самое лучшее, что можно взять за такие деньги. Хочется «погорячее»? Берите спорт-турист Kawasaki ZZR1100. Всем хороши эти модели: и относительно свежий год выпуска (середина 90-х), и моторы с подвесками мощные. Но аппараты могут передвигаться только по асфальту. Тем, кто предпочитает иногда с него съезжать, лучше приобрести эндуро Honda Transalp 600V ($4000–4500). В футуристической Yamaha GTS1000 ($6500–7000) наиболее оптимальный набор опций. К тому же модель оснащена «навороченными» даже по современным меркам подвесками и мощным спортбайковским двигателем.


YAMAHA FJR1300

Из новых мотоциклов в эту ценовую группу попадает лишь «клоп» Honda XL125 Varadero ($5890) – аппарат для вояжей... вокруг дачи.

За **$8000–12 000** можно купить как подержанный, так и новый турбайк. Выбор – на любой вкус и манеру вождения. Если нужна машина «для отрыва», посоветуем Suzuki GSX750F ($10 200) и Kawasaki ZX600 ($8998). Suzuki XF650 Freewind ($8800) и Honda XL650V Transalp ($8990) – хорошие образцы «эндуро для путешествий». Совершенным орудием для мотодальнобоя можно назвать компактную Honda NT650 Deauville ($9900). Новейшую Honda XL1000V Varadero ($11 990) посоветуем тем, кто предпочитает путешествовать со скоростью спортбайка, всепролазностью джипа и лимузиновым комфортом.

Для покупателя, располагающего суммой $8000–12 000, выбор, казалось бы, очевиден – покупай новый аппарат в салоне. Однако японский секонд-хэнд конца 90-х годов с пробегом в несколько тысяч км, уверяем, куда предпочтительней: вы станете владельцем «туриста» более высокого класса, с мощным мотором и богатым «салоном». Проблем с запчастями у «свежего» секонд-хэнда не возникает – «туристы» славятся своей неубиваемостью. Так что выбирайте среди «тяжеловесов» – Honda Gold Wing 1500 ($8000–12 000), Kawasaki GTR1000 ($8000), Yamaha FJR1300 ($12 000), Honda Pan European ($8500–9400), Honda CBR1100XX Super Blackbird ($7800–11 000), Yamaha XJ900GT и Kawasaki VN1500 Vulcan Touring ($9000).

HONDA GL1800 Gold Wing

Дороже **$12 000** стоят самые навороченные «туристы»: новейшие Yamaha FJR1300 ($17 770), Suzuki V-Strom, Ducati ST4S ($16 975) и Honda F6C Valkyrie Touring ($15 700). Наибольший выбор – среди «баварцев» – начиная с «лайнеров» BMW R1150 RT ($13 200), K1200 LT ($22 110) и заканчивая «вседорожниками» BMW R1150 GS ($14 450), R1150 RS ($16 500). Туристические байки «со спортивной ноткой» у Kawasaki и Honda – ZX1200 ($15 398) и VFR ($13 890), CBR1100XX ($12 990). Ну а нашпигованные всякой полезной электроникой Honda STX1300 Pan European ($20 000) и GL1800 Gold Wing ($26 490) – вершина техпрогресса на поприще туристического класса.

Так что если вы охвачены идеей провести отпуск в седле мотоцикла, у вас есть возможность выбрать себе аппарат по вкусу и по деньгам. Не откладывайте покупку надолго – хорошие «туристы» в салонах не застаиваются.

SUZUKI XF650 Freewind

YAMAHA GTS1000 (1994) YAMAHA FJ1200 (1991) KAWASAKI Voyager-XII (1986) BMW K1200 LT (2001)

СТОРОНИТЬСЯ ЛИ «ЧИСТОКРОВНЫХ» ЯПОЦИКЛОВ?

Дмитрий КОМОВ

Из письма Константина Глазова, г. Вербилки: «Часто слышу: чистокровные «японцы» – модели для внутреннего японского рынка, другие твердят, что все они «удушенные», многие толкуют о сложностях с покупкой запчастей и обслуживанием «чисто японских»... Так, может, и не стоит покупать этот секонд-хэнд?»

Со всей ответственностью заявляем: стоит. Страшилки о мотоциклах-«японцах» возникают лишь в силу плохой информированности о существе предмета. К тому же в обозначение «японец» каждый вкладывает свой смысл. Для одних это машины всех японских марок, вне зависимости от страны их производства (а ведь многие модели изготавливаются в третьих странах – это известно), для других – исключительно привезенные из самой Японии.

Давайте оценим трезво: секонд-хэнд не из Америки и не из Европы, а все-таки из Японии для российского покупателя остается наиболее выгодным приобретением. Если оценивать качество машин каждой из этих групп, то байки, выпущенные европейскими и американскими филиалами, собираются из, мягко говоря, разного уровня достоинств комплектующих и поэтому менее живучи.

У «чистокровных» много преимуществ. Качество – в пример другим. В подавляющем большинстве случаев весьма скромный, особенно в сравнении с ресурсом, пробег. Совсем не второстепенный фактор: национальная культура жителей страны воспитывает японцев предельно дисциплинированными, и они прилежно обслуживают свои двухколесные машины, не то что прижимистые европейцы или бесшабашные американцы.

Все это не новость, однако чтобы понять ситуацию в целом, не грех было повторить. Но перейдем к вещам сугубо практического свойства. Допустим, вы решились на покупку именно японского секонд-хэнда. Тогда надо вспомнить, что в стране производят машины и сугубо для внутреннего рынка, и на экспорт. Некая доля вывезенного вскоре возвращается обратно, образуя тем самым реэкспортный сектор – аппараты, которые по своим характеристикам и внешности «европейцы» или «американцы». Распознать их просто: идентификационный номер – VIN не 12-значный – «японский», а 17-значный – его присваивают технике для эксплуатации в других странах.

Абсолютно «чистокровные» – из класса «400 см³». Так сложилось, что нынче с такой кубатурой ни одна другая страна мира мототехнику не выпускает. Их считают внутрияпонской альтернативой «шестисоткам». Среди них и аналоги известных во многих государствах моделей, например Yamaha Fazer 400 – «близнец» Yamaha Fazer 600. Но существуют и сугубо японские эксклюзивы, вроде Kawasaki Xanthus.

В силу того, что «четырехсоток» в Японии больше всего, они и самые многочисленные в общем объеме завозимого секонд-хэнда. Следует знать, что ни новые, ни «поношенные» официально не поставляются ни в Европу, ни в Америку, и запчастей к ним у официальных дилеров не купишь. На самом же деле все далеко не столь безнадежно. Если еще пару лет назад российский владелец «настоящего» «японца» днем с огнем не мог отыскать элементарное, скажем, воздушный фильтр или тормозные колодки для «четырехсотки», детали к мотору или подвеске, то сейчас сложностей нет. Как и в любой другой мотоциклетной стране мира, в России вовсю развернулись так называемые параллельные импортеры, они наладили поставки не только «четырехсоток», но и готовы предложить исчерпывающие наборы запчастей к ним. В их магазинах и салонах в наличии (!) расходники от именитых Vesrah, Izumi, Bestop и Kyoto – и для ходовых моделей, и для редких.

«Чистокровных» «японцев» можно обнаружить по вторичным признакам. Самый явный – особенная разметка на шкале спидометра. На приборке какого-нибудь заряженного «джиксера» вы обнаружите «максималку»... 180 км/ч. Это вовсе не означает, что быстрее этой величины машины не разгоняются. И другое: на том же спидометре рассмотрите маленький красный светодиод с россыпью иероглифов вокруг него, который имеет обыкновение загораться, если превысить скорость 80 км/ч. Сколько предположений о нем высказано: свечение возникает при перегреве или «перекрутке» двигателя, оно сигнализирует об износе тормозных колодок, обрыве в электроцепи... На самом же деле лампочка всего лишь сообщает, что вы движетесь со скоростью, опасной для жизни вашей и окружающих.

Но это мелочи. Спидометр несложно заменить на европейский, а диод отключить. Но как быть с «лошадиным поголовьем» в моторе? Ведь главная страшилка о «япошках» – пресловутая «задушенность» двигателя. Верно, по японскому законодательству каждой кубатуре соответствует фиксированное количество «л. с.»: так, для большеобъемников лимит составляет 100 л. с., для 400 см³ – 53 л. с. Это означает, что аппарат с завода должен поступить в продажу с такой – и никак не большей мощностью. Однако к нам чаще всего приходят совсем иные машины. Потому что любой продвинутый японский райдер считает долгом вернуть «отсеченное» законом «поголовье». Не удивляйтесь, если где-нибудь под облицовкой фары или приборной панели обнаружите миниатюрный серый блочок – это чип-тюнинг, благодаря которому машина стала «дышать полной грудью». Не редкость «большие» жиклеры в карбюраторах, звучная выпускная система, подвеска Ohlins, гоночный обтекатель, одноместное седло «а-ля спорт», армированные тормозные шланги... Японцы едва ли не все до единого падки до тюнинга. Но если он проведен, это вовсе не означает, что на приглянувшемся вам аппарате только и делали, что «отжигали». Скорее всего, владельцы хотели быть заметными в толпе. Оцените другое: предыдущий хозяин вбухал в мотоцикл немало тысяч йен, но легко расстался с дорогими узлами, даже не подумав об их демонтаже и замене на штатные. А ведь такой «букет» добротнейшей «навески» не увидишь ни на «американце», ни на «европейце».

Благодаря благовоспитанной порядочности и нежадности японцев мы, в большинстве своем отнюдь не богатые пользователи секонд-хэнда, получаем не только тюнингованный мотоцикл, но и с послепродажным японским ТО. И именно такие подготовленные машины предпочитают ввозить крупные российские мотосалоны, торгующие подержанной техникой. Пускай это в какой-то мере повышает цену товара, зато исключает «косяки», которыми страдают дешевые аппараты от «частников» или «гаражных кооперативов».

Не опасайтесь бэушных «японцев», это машины для тех, кому приходится или хочется ездить, ездить и ездить...

Благодарим мотосалон «Мистер Мото» за консультации при подготовке материала.

ВРАТЬ ОПАСНО – ЗАТОПЧУТ

Алексей ЕСТРАТОВ,
технический директор компании «Риа-Моторс»

– На зависть многим скажу: я работаю на своем месте! С пеленок бредил мотоциклами. Первое произнесенное мною слово было, конечно, не «мото», а «папа», но вот он-то и направил меня на путь истинный. В семь лет усадил на мопед, показал что крутить, дергать – и я поехал. Отец воспитывал так: прочитаешь книгу, сдашь экзамен – тогда двухколесник в твоем распоряжении. И я читал и сдавал экзамены...

Сколько прошло через меня двухколесных – не сосчитать. Помню непокидающее чувство надежды: ну, может, следующий байк будет лучше ездить... Мучился, разбирал до винтика, тюнинговал и все ради того, что выйдет что-то хоть на йоту похожее на иномарку. Наверное, дело закончилось бы нервным расстройством – так хотелось ездить на хорошем аппарате, если бы не подарок судьбы: меня взяли на работу в один из первых столичных мотосалонов.

Но долго служить на побегушках по силам не всем. Хотелось начать свое дело, благо и опыт уже был. С друзьями-компаньонами организовали собственную фирму по продаже японского секонд-хэнда. Оказалось, работать на себя легко. Как добиться признания покупателя знал – еще недавно сам был в его шкуре – скрупулезного и требовательного. Абсолютно убежден, что привлечь покупателя можно только честностью и высоким профессионализмом. Мы отказались от заманчивой мысли скупать за копейки «убитые» и сбывать задешево слегка реанимированные аппараты: продаем мотоциклы уровня готовности «сел и ездишь без проблем». Обманывать покупателя и опасно – конкуренты затопчут.

Мог ли раньше мечтать о том выборе мотоциклов, что теперь доступен? Один сезон проездил на Kawasaki Zephyr 1100, следующий – на Honda CBR900RR, познал беспредельную мощность Yamaha R1, комфорт Honda Transalp, практичность классика Kawasaki ZRX1100 и всепролазность четырехколесника Honda TRX350... Какая другая работа дала бы такие возможности человеку, помешанному, как я и как многие, на мотоциклах? ⏮

НЕ ЛЮБЛЮ БАЛАБОЛИТЬ

Марина БОРИСОВА,
зам. генерального директора компании «Эскорт Поларис»

– «Мужик в юбке» – это про меня. Сколько себя помню, всегда крутилась вокруг мальчишек – их железяки и забавы интересовали куда больше, чем куклы и наряды. Любила шиковать в брюках и кепке, гоняла, как сумасшедшая, на велосипеде, потом на мопеде, мотоцикле. Вместе с парнями крутила гайки, чинила, смазывала... Для самоутверждения получила водительские «права»... «Девка-динамит» – только и слышала. Мне пророчили успешную карьеру в спорте (я занималась гимнастикой) и гуманитарной среде...

В начале 90-х я могла представить себя кем угодно, но только не сотрудником мотосалона. Продавать автомобили – за это взялась бы, не размышляя. Дорогущие снегоходы и гидроциклы? Авантюра!.. Но чем больше погружалась в мотомир, тем больше понимала: это – мое. Общение с интересными людьми, узнавание современных технологий и езда во время отдыха на тех машинах, которые мы продавали... Но меня словно вело еще дальше – стала понимать, что такое их «начинка», училась не только ездить, но и обслуживать машины. Мне говорили: зачем тебе это? Продаешь – вот и продавай, а «железо» – дело механиков... Вот именно, я это продаю, потому не имею права балаболить без знания предмета. Покупатель распознает, кто пустомеля (а значит, ловчит), а кто человек «в теме». Крен в сторону технарства привел к тому, что мне отдали под опеку предприятие сервиса. Но я не рассиживаю в кабинете – целыми днями кручусь вокруг машин...

На охоту женщин, как известно, не зовут, меня же берут, и с удовольствием. Ведь я, без лишней скромности, на снегоходе или гидроцикле могу дать фору любому мужику, не отстану, не потеряюсь, а случись поломка где-нибудь за тридевять земель – не буду от отчаяния рвать на себе волосы. Все, что случилось в жизни, воспитало во мне, не сомневаюсь, характер бойца. ...Но вышла замуж, родилась дочь, и мою неуемную энергию отчасти отбирает семья, однако без увлечения не мыслю жизни.

Многие слепо и наотрез отказываются доверять бразды правления представительницам слабого пола. Нашему начальству, слава Богу, хватает трезвости и рассудительности. Мне удалось внести особый дух в компанию – семейную обстановку, мы дорожим и ценим друг друга. Можно тупо делать деньги на продаже и ремонте Yamaha, Polaris и Bombardier, но хочется привечать таких же фанатов, как я сама. Чтобы раскрыть характеры (а где-то и души) и жить остро, незаурядно, собираемся открыть собственный экстрим-парк, где можно было бы собираться всем, кому интересен «адреналиновый» досуг, попробовать езду на любой модели – и удовольствие получить, и опыт, и чтобы разговаривать, как минимум, на равных с продвинутыми покупателями. ⏮

«ЗЕНИТ» – DAELIM

Московский магазин «Зенит» верой и правдой служит уже не одному поколению любителей мототехники. В советские времена он славился тем, что в нем можно было купить и популярнейшую импортную «Яву», и любой отечественный аппарат, но самое главное (это ценилось едва ли не выше всего!) – запасные части для любого мото.

Широк ассортимент в «Зените» и нынче, разве что импортных товаров значительно больше. Утвердившийся за магазином имидж мотоциклетной Мекки не позволяет замыкаться на продаже техники от ограниченного круга производителей, так что здесь найдете все, во всяком случае для любого скутера – точно: 2-тактные масла, ремонтные наборы ЦПГ, тюнинговые комплекты, сигнализации, мотоциклетную экипировку и дополнительные аксессуары... В числе представленных в «Зените» наиболее популярных марок – скутера Daelim. Это продукция самого крупного южно-корейского концерна по производству мототехники, который благодаря тесному сотрудничеству с компанией Honda производит современные, надежные и доступные по цене мотороллеры и мотоциклы.

Daelim S-Five, скутер (цена – $1800)

Аппарат в спортивном стиле, в нем удачно сочетаются традиции итальянского дизайна с корейской производственной школой. Мощная трубчатая рама обеспечивает высокую жесткость конструкции, что позволяет перевозить пассажира (седло для него замаскировано под спортбайковский обтекатель). Двигатель производится по лицензии Honda, он обладает гибкой характеристикой крутящего момента во всем диапазоне оборотов коленвала.

Общие данные: длина – 1795 мм, база – 1260 мм, объем бензобака – 6,2 л, сухая масса – 94 кг. Двигатель: 1-цилиндровый, 2-тактный, рабочий объем – 49,5 см^3; система питания – карбюратор, максимальная мощность – 4,6 л. с.

Daelim Trans, скутер (цена –$2950)

Скутер бизнес-класса в европейском стиле. Благодаря приемистому мотору, а также удачной эргономике в нем удачно сочетаются возможности динамичной езды и комфорта для седоков. Модель 2001 года претерпела ряд изменений. О «приборке»: благодаря белой подложке показатели стали легче считываться. Воздушный фильтр «переехал» из-под панели пола в подседельный air-box, а масляный радиатор, чтобы мотор лучше охлаждался встречным потоком, – на траверсу вилки.

Общие данные: длина – 1970 мм, база – 1350 мм, объем бензобака – 7 л, сухая масса – 120 кг. Двигатель: 1-цилиндровый, 4-тактный, рабочий объем – 124,9 см^3; система питания – карбюратор, максимальная мощность – 12,3 л. с.

Daelim Message, скутер (цена – $1450)

До сих пор оставшийся в производственной программе фирмы (с 1997 года), этот аппарат и по сей день по-хорошему возбуждает покупателя «биодизайном». Простота конструкции оправдана: машинку удобно обслуживать. Приятна для покупателя и ее цена. Все это делает Message одной из самых доступных на рынке моделей.

Общие данные: длина – 1774 мм, база – 1227 мм, объем бензобака – 4,8 л, сухая масса – 75 кг. Двигатель: 1-цилиндровый, 2-тактный, рабочий объем – 49,5 см^3; система питания – карбюратор, максимальная мощность – 5 л. с.

DANGEROUS LADY НА МАДЕЙРЕ

Елена СЕЛЬКОВА, Москва

Подруга Ира тащила меня отдохнуть куда-нибудь подальше от родных просторов, «и чтобы русским духом даже не пахло, чтобы Атлантический океан, а волны выше и мощнее, чем на Средиземноморье». «Вам нужен португальский остров Мадейра, который совсем даже не в Португалии», – сказали туроператоры и клятвенно заверили, что «русо туристо» на острове водятся в весьма ограниченном количестве. И не обманули.

«Прокол» вышел в другом. На второй день пребывания на острове я выяснила, что в июле океан спокоен, волны малы и безобидны. Более-менее они интересны в это время только на северном побережье острова, а наша гостиница располагалась аккурат на южном. Ширина острова – менее 60 км, длина – 80. Я поняла: нужен транспорт.

Большим опытом вождения авто я похвастаться не могу, а дороги на Мадейре в основном именно горные, узкие и лихо закрученные. Ирка – на дыбы: она была категорически против аренды автомобиля. И мотоцикла тоже, и даже яро. Я предложила компромиссный вариант – скутер. Как и на мотоцикле, она на нем отродясь не ездила, но решила, что это меньшее из зол.

В конторе по прокату присмотрели премиленький скутерок Peugeot Elisio. Аренда обошлась нам чуть более $100 за неделю. Дядечка из конторы настоятельно рекомендовал ездить в касках*, чтобы полиция не штрафовала. К слову сказать, полицейских ни разу не встретили, только один раз возле кафе видели их припаркованную машину.

Сразу платить за аренду не стали – я выехала в город опробовать «Пежо». И тут же вляпалась в неприятную ситуацию. В их столице – Фуньшал (да-да, произносится именно так, почему-то по-китайски) есть дурацкая развязка: на светофоре едущие по правой стороне поворачивают направо, едущие по левой стороне должны ехать прямо, а едущие по средней полосе должны повернуть... налево. Сами понимаете, покрутилась я в этой развязке изрядно. К слову сказать, Фуньшал можно назвать городом с большой натяжкой – у нас иные провинциальные поселки покрупнее. Однако «пробки» бывают и в нем, но я на скутере лихо пронырива-ла между авто и испытала чувство превосходства. Вернувшись к дверям прокатной конторы категорично заявила: берем!

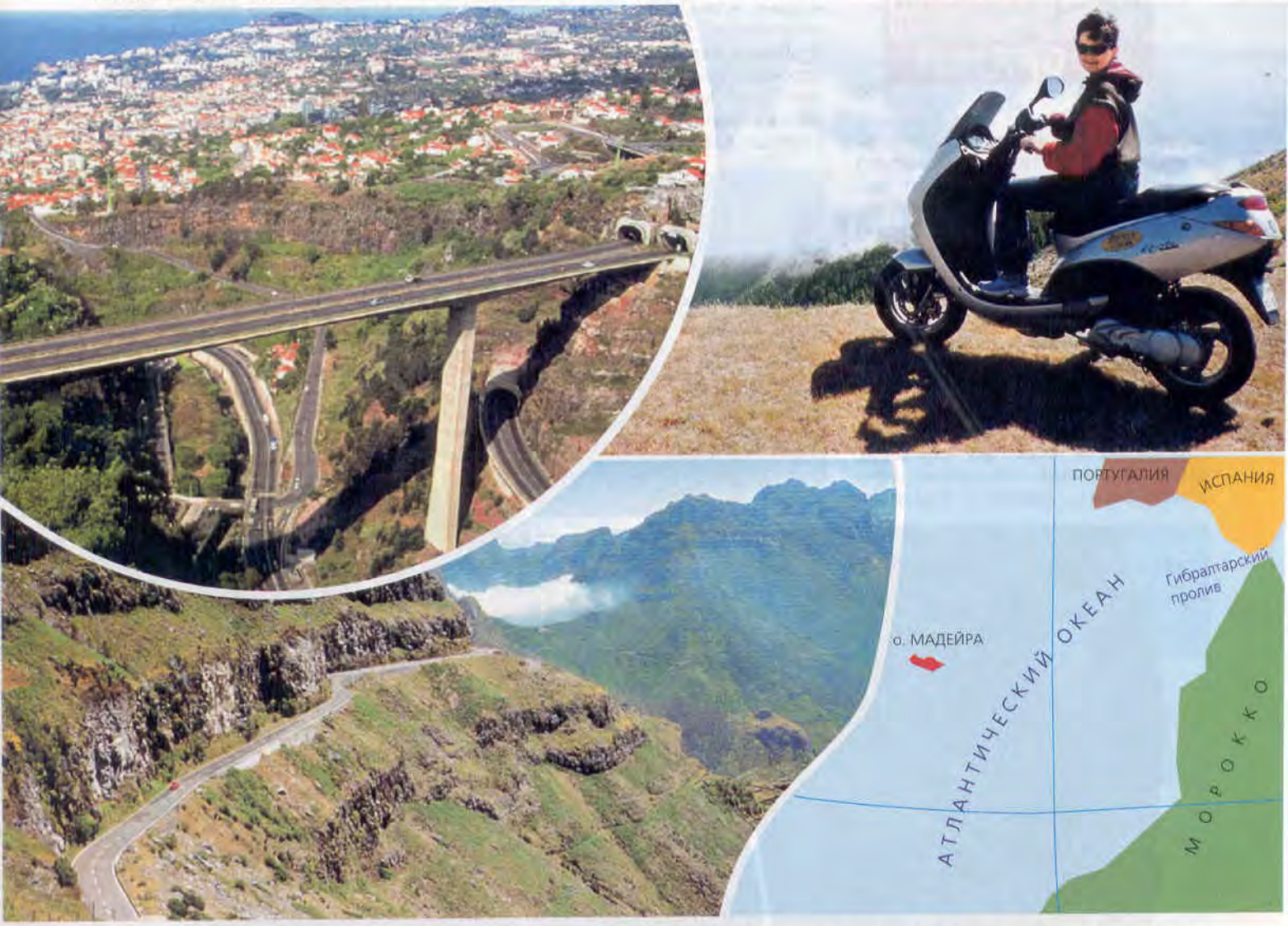
В тот же день мы прокатились вдоль побережья. Ирка вцепилась в меня мертвой хваткой, и стоило мне скосить глаз чуть в сторону от дороги, чтобы полюбоваться открывающимися видами, как она, паникерша, уже орала в ухо: «Леля! Смотри вперед!! Помедленнее!!!» А ехали со скоростью 20 км/ч. В итоге мы жутко переругались (первый раз в жизни),

* Мы оставили без редактирования термины и названия, примененные авторессой – прим. редакции.

и на следующий день я оставила ее прохлаждаться в гостинице у бассейна, а сама отправилась на северное побережье разведать волну.

Горная дорога туда заняла относительно много времени, к тому же я постоянно останавливалась полюбоваться видами и сделать пару фоток. На севере искупалась в волнах (они там и правда ничего) и уже ближе к вечеру собралась в обратный путь. На автозаправке дядечка обозвал меня благополучно приняла за велосипед (на ошибку в понимании значения знака мне в последний день на острове указала Ира) и с чистой совестью ринулась в туннель. Разогналась я в этом туннеле под 100 км, причем волосы на голове шевелились не только от ветра: потоки воздуха от пролетающих мимо грузовиков сносили в сторону и грозили размазать по стене туннеля. Со вздохом облегчения я выехала на простор и по гом нам вслед покричать, посвистеть и поулюлюкать. Если в первые два-три дня мы сквозь зубы матерились на эти «проявления внимания», то потом освоились, на реакцию мужланов я бибикала, а Ирка царственно махала ручкой и одаривала аборигенов неотразимой улыбкой. На автозаправках острова за нами прочно закрепилась кликуха extreme girls.

На третий день я освоилась за рулем «пежона» и на горных дорогах не хуже



ня Dangerous Lady. Чего это он?..

Мадейра сейчас переживает туристический бум, и на нем повсюду идет строительство гостиниц и автодорог европейского уровня. Если раньше с южной оконечности острова на северную можно было попасть только по извилистой горной дороге, то теперь проложили 10-километровый скоростной туннель. Вот к нему-то я и направилась.

На дороге, сворачивающей к туннелю, стоял знак: «Проезд на мотороллере запрещен». Перечеркнутый скутер скоростной трассе (на ней установлен тот же знак про мотороллеры) рванула в гостиницу.

Промаявшаяся в одиночестве, уставшая и отупевшая от безделья подруга, увидев меня живой и невредимой, махнула рукой на страхи, и с того дня уже вместе ездили по острову.

Самое смешное, что мы оказались чуть ли не единственными на острове представительницами слабого пола на двухколесной технике, не потому ли все мужики, стоящие или идущие вдоль дороги, почему-то считали долкрутых байкеров укладывала его в поворотах, не снижая скорости. Когда выезжали в город, полностью адаптировавшаяся на почетном месте пассажира Ирка кричала мне, забыв о скоростных ограничениях: «Быстрее, обгоняй этих «чайников»!..» А когда обгоняли нас, мы очень переживали и крайне нелицеприятно обзывали водил.

Помню хохму: однажды нас обогнал автомобильчик, я стала ругаться, но, разглядев марку «Пежо», сменила гнев на милость: «А-а-а, старший брат!..» С парковкой проблем не воз-

никло: если поблизости не было автостоянки, мы просто завозили скутер на тротуар. Все наши вещички (купальники и документы) прекрасно помешались в багажнике. Когда отправлялись купаться, туда же клали каски. На припаркованных рядом мотоциклах мы зачастую видели их запросто висящими на рулях. Бери – не хочу! Но там брать, видимо, не принято.

На Мадейре встречаются места, где угол подъема дороги, по нашим московским меркам, просто патологичен – более 60°! Честно говоря, я бы с трудом влезла на такую гору и на своих двоих, но верный «пежончик», урча и надрываясь, медленно втаскивал нас обеих на высоченные перекаты.

Кстати, о высоте. На Мадейре в июле жуткая жара, и все отдыхающие на южном побережье одеты, естественно, в купальники и легкие одежды. Но им проще: вышел из отеля – и вот тебе спокойные волны. Нам с подругой спокойные не нужны, и мы ежедневно различными маршрутами ездили на север к высоким. Но как бы ни пролегал маршрут, всегда забирались высоко в горы – других вариантов здесь не дано. А там, где высоко, знаете ли, и прохладно. Особенно, когда ветер. Особенно, когда попадешь в облако. Особенно, на скутере. В такие моменты мы с плохо скрытой завистью поглядывали на проезжающие мимо машины, в теплых салонах которых отсиживались изнеженные туристы.

Короче, одеваться приходилось достаточно тепло: куртки, джинсы, кроссовки. Очень смешно мы смотрелись, когда уже подъезжали в таком виде к северным пляжам, где народ тусовался в плавках-купальниках! А еще смешней, когда, накупавшись вволю, прямо на пляже одевались в джинсу и куртки. Жарко было ужасно!.. Но только первые пять минут.

Еще один интересный момент. На дорогах Мадейры полно туннелей. Но освещены только те, что на центральных дорогах. На горных же часты дикие туннели длиной от 20 до 100 м. В них не только нет света, но и асфальта – дорога мощеная. А с потолка зачастую льют струи грунтовых вод.

Каждый раз, въезжая в такой, снимать темные очки ломало. А если учесть, что на нашем «пежоне» сломался дальний свет, а в офис заехать было лениво, то можете себе представить всю прелесть поездки по подземелью... И все-таки это было супер!!! ⏮

ЗАО НПО "Композит"

Предлагает лучшие отечественные гусеничные ленты к снегоходам :

"Буран", "Буран-МД", "Рысь", "Рысь-спорт", "Тайга" от производителя по низким ценам. Качество подтверждено ходовыми испытаниями, проведенными в 2001-2002 годах ОАО НПО "Сатурн" — производителем отечественных снегоходов.

Действует гибкая система скидок!

305038, г. Курск, ул. Соловьиная-49, факс: (07122) 6-07-36, тел.: (0712) 50-25-94.

МОТО МИР

МотоМир

Новые и подержанные мотоциклы, гидроциклы, ATV, снегоходы, скутера. Ремонт и запчасти. Одежда и аксессуары. Обучение вождению.

Теперь шиномонтаж и балансировка!!!

www.motomir.ru

(095) 503-5294, 950-8374

ГРУППА КОМПАНИЙ

"SOUZ MOTO"

www.souzmoto.ru

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

Москва (095) 123-7016, 123-8681
С.-Петербург (812) 446-6206
Краснодар (8612) 74-11-48
ЯПОНИЯ (10-81) 902-77-62-466 (рус.яз.)
Владивосток РЕГИОНАЛЬНОЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО

ПАНАВТО YAMAHA

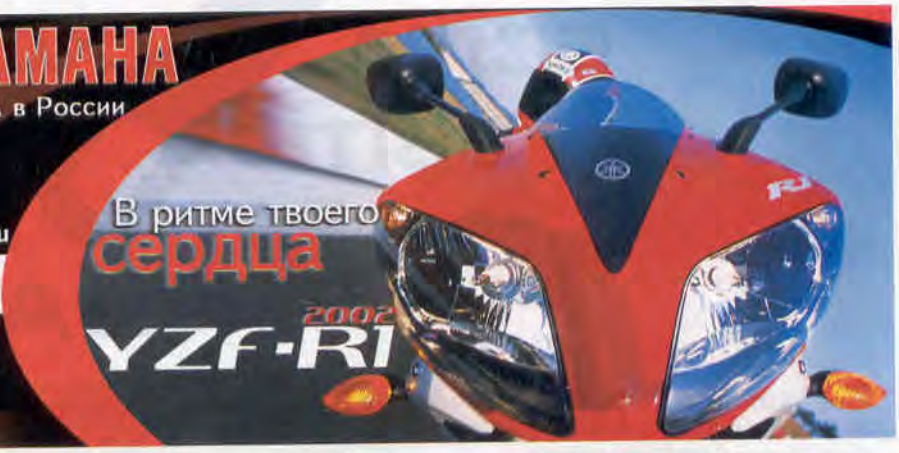
Официальный дистрибьютор YAMAHA в России
Москва, 2-я Звенигородская,13,
метро «Улица 1905 года».
Мотосалон: тел. 974-62-68
Сервис: тел. 974-79-68
Аксессуары: тел. 974-13-22 www.panavto.ru

Новый мотосалон на Олимпийском
Олимпийский пр-т 16, тел. 937-28-11

Одежда и аксессуары ведущих фирм:

SIDI SPIDI Arai NOLAN

Экипируйтесь! Лучшее — лучшим.



МОТОЦИКЛЕТНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ РОССИИ

представляет

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО ШОССЕЙНО-КОЛЬЦЕВЫМ МОТОГОНКАМ

III этап —13-14.07
IV этап — 3-4.08

КУБОК РОССИИ ПО ШОССЕЙНО-КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ НА МОТОРОЛЛЕРАХ И МИНИ-МОТОЦИКЛАХ

III этап — 6-7.07 С.-Петербург
IV этап — 27-28.07 Москва

МФР

АЛЬПИН

DUCATIMOTOR

ПАНАВТО

Дмитровский автополигон

www.mfr.ru

XSR BIKER HYPER

ЕСЛИ ХОЧЕШЬ БЫТЬ ЗДОРОВ, НАЕДАЙСЯ!

Игорь ХОЛОПОВ, г. Александров Владимирской обл.,
фото **Ивана КСЕНОФОНТОВА**

Автор публикации – и теоретик, и практик «от питания». Он «действующий» мастер спорта по велотуризму (кто-кто, а велосипедисты умеют считать вес поклажи), провел несколько экспедиций по пустыням бывшего СССР и Монголии. Теперь «пересел» на мотоцикл. Участвовал в рейде «Караван-98», в котором кормил по своим рецептам команду журнала «Мото». Его опыт составления рационов использован при подготовке редакционной экспедиции на Эльбрус. Пригодится он и другим. Сейчас И. Холопов готовит к печати монографию о питании в походах.

ПИЩЕВАЯ БУХГАЛТЕРИЯ

Ни один вид человеческой деятельности (даже чтение этих строк) не обходится без затрат энергии. Значит, организму неминуемо следует «подзаряжаться», усваивая белки, жиры, углеводы. В идеале «формулу питания» (соотношение названных компонентов) можно представить пропорцией 1:3:5.

Существует установленная медиками норма калорий, которую следует ежедневно «подавать» организму. Каждый продукт несет свою энергетическую ценность, и, зная общий вес пайка, а также его составляющих, несложно подсчитать суточный баланс калорий. Такой расчет необходим еще и потому, что в «ломовом» походе дорог каждый сэкономленный грамм веса багажа. Определив протяженность «автономки» (количество дней в пути), когда не представится возможности пополнить запасы провизии, нужно досконально рассчитать, сколько и каких продуктов взять с собой. В условиях экстремального мототуризма суточная норма может

доходить до 6000–7000 ккал, тогда как в асфальтовом дальнобое требуется всего 3000–4000 ккал.

Не следует рацион «набивать» только высококалорийными продуктами – лишь бы уменьшить вес багажа. Так можно дойти до абсурда – взять на весь поход только халву, какао, шоколад и сало. Не хотел бы я видеть лицо человека, «просидевшего» неделю на такой диете... Поэтому помимо высококалорийной нужна пища так называемая объемная – каши, хлеб, супы. Вес суточного рациона на одного человека, составленный из легких концентратов и сублиматов, – что-то около 1 кг.

РАЦИОН – КРУПА С МУКОЙ, А Я ХУДЕНЬКИЙ ТАКОЙ!

В зависимости от времени года и условий путешествия следует отдать предпочтение какому-то «профильному» рациону – жировому, углеводному или белковому. Жировой – это масла, жиры и мясные продукты (сало, колбасы); углеводный – хлеб, крупы, овощи, сладости; белковый – сыр, рыба, постное мясо.

В прохладное время года большая доля энергии тратится на обогрев тела – без жиров «дашь дуба». В поездках по жарким странам, наоборот, предпочтительны углеводы или белки – легкоусвояемые продукты, утоляющие жажду и удерживающие влагу в организме. Это овощи, сухофрукты, отвары, кисломолочные продукты.

Опять-таки, не впадайте в крайности: на севере не стремитесь поедать только сало, а на юге – морковку и укроп. Нужно умеренно вводить в рацион продукты другой группы. И знайте, что, поглощая низкокалорийный «силос», не наберете требуемые для «работы» ежедневные 5000–6000 ккал. Тут, хочешь-не хочешь, а придется пожевать и макарончиков с тушеночкой. И не забудьте, что большую часть жиров лучше съедать в ужин, когда станет попрохладнее.

СЕМЬ РАЗ ОТМЕРЬ, ОДИН РАЗ СЪЕШЬ

Закупать, расфасовывать и упаковывать продукты следует дома перед выездом. В пути, когда слишком холодно или жарко, атакуют комары, темно и после «боевого» дня, очень кушать хочется – тут уж не до тщательного взвешивания продуктов. Раскладку провианта поручите назначенному завхозу группы, это и забота руководителя. Вдвоем они определяют продолжительность сложных участков, составляют рационы.

Принцип раскладки прост: на каждый день составляют меню – комбинируют продукты так, чтобы оно было и разнообразным, и чтобы общий баланс калорий оставался примерно одинаков на все дни путешествия. Питание трехразовое, на завтрак и ужин выдаются полновесные дозы, а обед часто заменяют перекусом. Делается это из экономии драгоценного дневного времени, когда нужно ехать, а не набивать утробу. Экономия дневного времени особенно актуальна в зимних или осенне-весенних походах, когда световой день короткий.

В последние годы в России появились фирмы, которые трудоемкую и занудную процедуру составления рационов и упаковки продуктов взяли на себя. Одна из них – Raskladka.ru с успехом накормила эльбрусскую экспедицию нашего журнала (см. «Мото», 2002, № 7). Повторяемость составленного ею меню – пять дней.

И напоследок – самое главное. Помните, что питание по рассчитанным рационам – вещь вынужденная, однако если представится случай, нарушайте и с удовольствием! При первой возможности вкусите пищу местную – пойдет только на пользу. И потом, зачастую местная кухня – такой же колорит, такие же впечатления, какие оставляют памятники архитектуры или природный ландшафт.

Примерный состав и калорийность продуктов на один день:

Завтрак	
Гречка	80 г
Мясо субл.	30 г
Соль	2 г
Хлебцы	20 г
Печенье	20 г
Леденцы	20 г
Чай	5 г
Сахар	40 г
Творог субл.	30 г
Калорийность	**948 ккал**
Белки	49 г
Жиры	20 г
Углеводы	1366 г
Вес нетто	**247 г**
Перекус	
Фундук	40 г
Изюм	60 г
Хлебцы	30 г
Печенье	30 г
Шоколад	20 г
Калорийность	**745 ккал**
Белки	17,5 г
Жиры	32,6 г
Углеводы	94,5 г
Вес нетто	**180 г**
Ужин	
Манка	70 г
Молоко сухое	20 г
Яичный порошок	10 г
Соль	2 г
Борщ	40 г
Сахар	40 г
Чай	5 г
Леденцы	25 г
Хлебцы	20 г
Калорийность	**845 ккал**
Белки	24 г
Жиры	15 г
Углеводы	149 г
Вес нетто	**232 г**

100 ДОРОГ В МОТОЯРОСЛАВЕЦ

Михаил ЛАПШИН,
фото Александра БАТЫРУ,
Ивана КСЕНОФОНТОВА,
Владимира БЕЗРУКОВА

На очередной слет мотоциклистов в Малоярославце, состоявшийся в конце июня, добирались из сотен городов и областей России, Белоруссии, Украины и Прибалтики, а еще из Германии, Польши, Словакии и других стран. Самый дальний гость – из Иркутска, он накрутил на колеса своего байка более 3000 км. И только ради того, чтобы вкусить атмосферу большой мотоциклетной тусовки.

Администрация города «угадала» с погодой, программа выполнена! Цены на еду-питье оказались вполне приемлемыми.

Второй год подряд слет посещает вице-спикер Госдумы и лидер ЛДПР Владимир Жириновский. И хоть в этот раз был не столь щедр в обещаниях мотобратии создать им не жизнь, а малину, зато посвятил визиту несколько часов, успел побывать в байкерском лагере, «примерить на себя» с десяток мотиков, проехать вместе

с «двухколесными» парадом по городу, почтить своим вниманием спортивные соревнования. К радости жителей Малоярославца да и самих участников, дефиле колонны байкеров по улицам продолжалось дольше обычного – около часа.

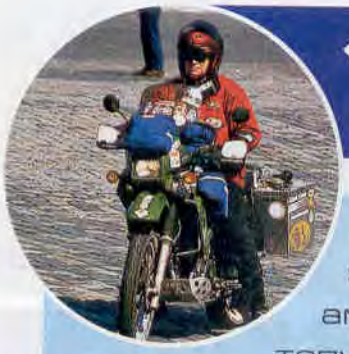
Едва ли не главное событие – конкурс самоделок, он собрал несколько десятков Supersамопалов. «Лучший чоппер» – у москвича Сергея Кузакова – создателя знаменитого «Айвенго». Настоящий фурор вызвал Виктор Наумов из Владимира своим брутал-байком на базе двигателя... ГАЗа! Блеснули абсолютной аутентичностью «анти-

кварные» машины из мотомастерской Виктора Введенского. Традиционные для фестивалей в Малоярославце скутерная гонка, кросс и дрэг-рейсинг дополнил станд-райдинг: парни продемонстрировали безбашенные трюки, «фигурку» на мини-мото, отжиг резины, езду на любом из колес...

Экзотика мотофестивалей притягивает прессу. Знаменитый ведущий «Клуба путешественников» Юрий Сенкевич удостоил своим вниманием дрэг-рейсинг. Сейчас он снимает сериал о губерниях России, и фрагмент соревнований украсит его рассказ о Малоярославце.

Многочисленные призы от московской компании «Панавто Ко» получили не только победители гонок и конкурсов, но и счастливцы из толпы – участники лотереи по номерам на входных (или въездных) билетах. Прошел рок-марафон. Именитых музкоманд было немного, но и парней из «Тайм-Аута», которые отработали на «пять с плюсом», хватило...

Пыл гостей и пыль из-под колес прибил воскресный дождик, народ потянулся по домам – окрыленный и счастливый. До следующего слета! Во всяком случае, хозяева Малоярославца, ставшего столицей мотоциклетных тусовок страны, решительно приглашают и в следующем году. ⏮



«ЖЕЛЕЗНЫЕ ЗАДНИЦЫ»: ИСПЫТАНИЕ РОССИЕЙ

Грегори Фрейзер, знаменитейший американский мотопутешественник и устроитель уже четвертой по счету кругосветки, на этот раз проложил маршрут через Россию. По прибытии в Москву он дал эксклюзивное интервью «Мото».

– Как вам удавалось три раза объехать земной шар, но не побывать в России?

– Получалось, что всегда обходил ее южнее – через океан или азиатские страны. К тому же Россия всегда казалась мне во всех отношениях закрытой зоной... Толчком к принятию решения идти через Россию стали рассказы европейских путешественников. Важен и элемент экзотики: только в России такие громадные пространства, ну а о вашей живописной природе ходят легенды.

Важно достичь вашей восточной границы за 30 дней – таков срок визы. Сами понимаете, это очень мало, чтобы преодолеть столь колоссальные пространства. График жесткий: за день нужно «делать» как минимум 800 км.

Цель путешествия не только увидеть, но и понять, ведь я экономист. Интересно и то, как живут люди, чем интересуются, на чем ездят. Я об этом обязательно напишу. Полученные сведения будут очень полезны тем американцам, которые мечтают проехать через вашу страну.

– Понятно, что вы еще далеко не все увидели, но все же – как вам русские по первому впечатлению?

– Замечательные люди. Пока я преодолел только половину европейской части, но уже пленен добродушием и отзывчивостью русских. Скажу больше, мне показалось, что к мотопутешественникам здесь относятся с благоговением. Очень удивлялись, что я из Америки. Похоже, райдеры из Европы здесь более привычны.

– С чего это американец едет на «японце»?

– Выбрал Kawasaki KLR650 в силу его универсальных ходовых способностей. Знаю, что слишком полярные дорожные условия мне грозят в России. Мой любимец – BMW GS, но я на нем не зациклился. В предыдущей кругосветке ехал на разных байках – на тех, которые производятся в странах, через которые проходил мой путь: в Штатах мне достался Indian Chief, в Южной Америке – чудовище Amazones с 600-кубовым автомобильным двигателем VW, в Европе – естественно, на BMW GS, в Индии – Enfield, и, конечно, закончил вояж на Harley. Считаю, что чем экзотичней ощущения при езде, тем полнее впечатления от страны.

– Какие страны «живут» в твоем сердце?

– Я происхожу из древнего индейского племени кроу и поэтому воспитан исключительно на любви к природе. «Ровно дышу» по поводу индустриальных городских изысков, но теряю голову от зеленых диких убранств. Никогда не забуду уют Новой Зеландии ее маленькие Альпы среди океана. За один день можно окунуться и в буйство джунглей, и в свежесть заснеженных скал. Бразилию

вспоминаю... за ее бездорожье и грязь. Колумбию – за великолепный климат – самый мотоциклетный в мире. Индию... Здесь ужасно аварийные дороги: если ты не на грузовике или автобусе, ты – никто. Тайвань люблю за невообразимое количество двухколесных. Уверен, что экзотика России займет в этом перечне одно из первых мест.

– Обычно ты предпочитаешь «дальнобоить» в одиночку. Почему сейчас тебя сопровождают?..

– Узнав, что путь мой лежит через Россию, ко мне тотчас пожелали при-

«Железная задница» Майкл Нибоун – сорайдер и друг Грегори.

соединиться друзья-американцы Майкл Нибоун – президент Ironbutt Association (так называемая Ассоциация «железных задниц», то бишь дальнобойщиков. – **Прим. авт.**) и мотожурналист Боб Хигтон. Они захотели воочию увидеть, чем живут русские мотоциклисты, ну и, конечно, разведать пути для коллективного дальнобоя своих мемберов. Не скажу, что ехать втроем удобней, но в любом случае – веселее. К тому же нам удалось собрать в одну команду три самых популярных мотоцикла для путешествий: BMW F650GS, 1100RT и Kawasaki KLR650. А Россия – хороший полигон для их теста.

Надеюсь, нас ждут только приятные сюрпризы. И что в России не в последний раз. У вас здесь здорово! ⏮

Интервью взял Михаил ЛАПШИН

Благодарим клуб «moto.ru» и лично Владимира Зяблова за содействие в организации интервью.

НАШИ «БАВАРЦЫ» – НАРОД ВИДНЫЙ

Бытует мнение, что владельцы BMW – люди, чурающиеся адреналиновых встрясок. Это как сказать... Приверженцы «бимеров» «зажигают» с толком и со вкусом. А толк и вкус питает российский клуб владельцев машин баварской марки.

Аппараты по своему духу таковы, что удобнее всего на них путешествовать. Кто хоть раз вкусил их комфорт и динамику, тот им не изменит: люксовая серия LT и динамичные RS, добротные RT и авантюрные GS... Отсюда и повальное увлечение «клубней» – мотопробеги.

Инициаторами клубного движения BMW в России выступили мотоциклисты Санкт-Петербурга, объединенные вокруг дилера BMW «Евросиб Сервис», а душа компании – Александр Быстров. Парни совершали пробеги и по Штатам, и по странам Европы.В нынешнем сезоне полновесно заявил о себе и московский клуб. Его глава – искушенный мотопутешественник Руслан Данилевич. Уже проходят дружественные встречи клубов двух столиц, вместе они выезжают на грандиозный международный байкерский слет BMW в Германии.

В нынешнем году в Гармиш-Партенкирхен со всех концов мира съехалось около 10 тысяч поклонников баварской мототехники. Российская делегация не осталась в тени: более сотни мемберов облачились в специальную униформу, наши земляки шокировали собравшихся отнюдь не дешевым мотопарком: тюнингованные, раритетные и «расписные» машины, всех привел в восторг байк Андрея Крючкова – российского дальнобойщика со стажем. Программа тусовки была насыщена до отказа: состоялись презентация новых моделей, тест-драйвы, парад мототехники, а еще встречи у костра и выступления звезд западного рока, пивные вечеринки и мотопробеги по десяткам разработанных маршрутов и даже церковная служба с освящением мотоциклов. ⏮

БИТВЫ НА «КУРСКОЙ ДУГЕ»

Силами содружества мотоклубов Черноземья под Курском проведен первый межрегиональный мотофестиваль «Курская дуга».

Вплоть до самого его открытия многие не верили в то, что он состоится. Особенно после того, как от него один за другим стали отказываться спонсоры. Чистой воды авантюра – решиться проводить мототусовку с минимальным бюджетом. Опасение не исчезло и за сутки до начала, когда на поляну в Стешинском лесу заехали организаторы – мотоклубы Shadows из Курска, Angels of Night из Орла, Highway M4 из Воронежа, Cyclone из Белгорода, Black Raven из Старого Оскола. А в день открытия небеса разверзлись: обещанные синоптиками кратковременные дожди обрушились затяжными ливнями и превратили E95 в трассу для водного слалома, а плодородный чернозем – в жирную грязь.

Но непогода оказала «Курской дуге» неоценимую услугу: всякого рода экстремалы, развлекающиеся пьяными гонками, остались дома, а добрались те, кому фестиваль действительно нужен. По данным секьюрити контрольно-пропускного пункта, в Стешинском лесу собралось около тысячи участников (соотношение двухколесных и двуногих – фифти-фифти) из 14 городов, плюс 1,5 тысячи курских зрителей. Мотоциклы – от традиционных для подобного рода тусовок «Уралов» и «Днепров» до раритетных штучек вроде «Симсона», а также «японцев», входящих в моду в глубинке. Все предельно демократично, никакого снобизма и унизительных эпитетов типа «седло потной обезьяны» в адрес ржавой техники. Которой, впрочем, хватало.

Программа оказалась стандартной – кто бывает, тот знает. Конкурсы, шоу, забавы, но не без оригинальности. Всех впечатлила «Битва джедаев»: вместо лазерных мечей – флаконы

с бритвенной пеной. Смотрелась езда на покрышках под девизом «чьи джинсы доедут до финиша?».

После фестивальных дней обильно сдобренная дождями поляна превратилась в подобие скотного двора. В ней смешались усталые «кони» и довольные люди. Погуляли на славу, заявили о себе.

Татьяна ЛАСТОЧКИНА, Курск

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

Весь модельный ряд 2002 года

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

italjet moto

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

MOTO 7 ЭКИПИРОВКА АКСЕССУАРЫ ЗАПЧАСТИ

BANDIT alpinestars SHOEI HJC
MP-ASU SINISALO

м. Смоленская
4-й Ростовский переулок, д.2/1
Тел.: (095) 241-3806, 241-2340

ЛЮБЫЕ ЗАПЧАСТИ И АКСЕССУАРЫ
для мотоциклов, гидроциклов вездеходов, снегоходов, скутеров, катеров

YAMAHA SUZUKI BOMBARDIER Kawasaki HONDA POLARIS ARCTIC CAT

977-2722 • 977-2733
782-9063 • 782-9064
131-4300 • 131-8187

Отечественная мототехника
новая и б/у
Ремонт, гарантия
Тел. (095) 485-54-10,
577-84-49
ЗАПЧАСТИ
оптом и в розницу
для мотоциклов
ИЖ,ЗИД, МИНСК, СТРИЖ
для снегоходов
РЫСЬ, БУРАН.
Тел. (095) 484-64-56

SUZUKI

- Мотоциклы
- Запасные части
- Ремонт
- Одежда и аксессуары

Москва,
ул. Автомоторная, д. 2
Тел.: 456-6701,
504-3092
sansanih@mtu-net.ru

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

МОТОЦИКЛЫ И СКУТЕРА
ИЗ АЗИИ
ПРОДАЖА
ГАРАНТИЯ
ОБСЛУЖИВАНИЕ

Запчасти одежда аксессуары в наличии и на заказ

Москва:
712-1199
С.-Петербург:
(812) 916-3020
Донецк:
(38067) 718-3030
Латвия:
(371) 920-9228
в Японии:
(81) 356-23-0717
ИЩЕМ ДИЛЕРОВ

Все для мотокросса

SANCHO
BOOTS & SHOES
SINCE 1947

Обувь настоящих мужчин

Большой выбор обуви в стиле "western" "biker"

т. 500-24-67

ROUTE 66

МЫ ОДЕНЕМ ВАС В КОЖУ!

ВВЦ, ТК "Регион", пав. 80
(рядом с фонтаном "Дружбы народов")
route66@mailru.com

предъявителю купона скидка 3%

«ПОЛЯРНЫЙ КРУГ»

Водные мотоциклы

Снегоходы «РЫСЬ», «ТАЙГА», SKI DOO, POLARIS
Продажа, гарантия, обслуживание, запчасти, тюнинг, подготовка спортивной техники, мотоблоки.
Гидроциклы и ATV: Bombardier, Polaris.
Ремонт импортной мототехники.

966-2688, 966-1648
www.snowmobile.ru

HYPER BIKE

SIMPSON HYPERPRO SPIEGLER

РЕМОНТ
ТЮНИНГ
ЗАПЧАСТИ
мотоциклы снегоходы
мотороллеры гидроциклы

NOS PVM WP

Санкт-Петербург, Моховая ул., 37
Тел.: (812) 279 96 53
Москва, Ярославское шоссе, 3/10
Тел.: (095) 744 42 34 183 30 10

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

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
Будем рады Вас увидеть!

Москва, Зеленый проспект, д. 3а/11
тел. (095)306-3284 доб. 29, 724-33-06
E-MAIL: adv-moto@mtu-net.ru

Чемпион России ВИТАЛИЙ КАРПОВ:

«В «КОЛЬЦЕ» ПОБЕЖДАЕТ САМЫЙ ЗДРАВЫЙ ИЗ СУМАСШЕДШИХ»

Михаил ЛАПШИН,
фото **Владимира БЕЗРУКОВА**

Отлично помню, что это был прикол сезона 1998 года в столичной мототусовке. Доходило до смешного. Одни говорили, что этого приметного парня на спортбайке час назад видели «летящим» по домодедовской трассе, другие возражали: да ты что, он меня час назад обошел на Дмитровке – в противоположном конце Москвы. Третьи – свое: да бросьте, мы с Виталькой полчаса назад расстались – болтали в кафе... Он за один день наезжал колоссальный километраж. Механики мотосервиса очумели: на плановые ТО зеленая «Кава» заезжала не как положено – раз в месяц, а чуть ли не дважды в неделю. Тогда имя Виталия Карпова никому ни о чем не говорило. Звали «чудной» – и только. Теперь его знают: Карпов – неоднократный победитель и призер чемпионатов России по шоссейно-кольцевым мотогонкам.

– Виталий, сколько правды в этих байках?

– То был чумовой сезон... После десятилетнего перерыва я, ни думал, ни гадал, оказался в седле, и не какого-нибудь замухрышки, а «заряженной» «шестерки» Kawasaki. Купил ее странно. Грянувший кризис грозил обесценить все мои сбережения – лихорадочно искал, как по уму потратить рубли. В мотосалоне Kawasaki как раз устраивали распродажу, и я, считай, по старым ценам (теперь – смешным) купил байк и полный комплект экипировки. В этом смысле «кому – война, а кому – мать родна...».

Кризис взорвал размеренность моей жизни. До него работал, пока не валился от усталости, света белого не видел. Потом все потерял – работу, стабильный заработок, но взамен получил мощный спортбайк и кучу свободного времени. И использовал его

Второй этап российского «кольца»: КАРПОВ в отрыве.

с толком – гонял дни напролет.

Когда впервые «открутил» ZX-6R, чуть не рехнулся. Пространство будто бы расширилось, время полетело, мир раскрасился новыми цветами. Катался по подмосковным трассам, тренировался на Ходынке... За полтора месяца накрутил 12 000 км. Мог бы и больше, но захандрил движок, и после падения рама треснула. Механики уже стонали, а я их торопил, как голодный, что дорвался до еды: поспешите – еще хочу... Это был сезон учебы на собственных ошибках – падал аж шесть раз.

– Ты говоришь, сел на «Каву» после 10-летнего перерыва...

– Я с четырех лет на двух колесах. «Верховина», «Минск» – дальше по росту и достатку. В 18 лет с отцом отмахал 18 000 км «за один присест». В Норильске, где мы жили, пять лет занимался кроссом, но после армии – как отрезало: семья, дети, заботы... Но мотоциклами не перестал интересоваться – читал «Мото».

– Что это тебя, кроссмена, потянуло в спортбайкеры?

– Даже в кроссе я «отжигал» больше других. Но в Норильске не погоняешь, в Москве же – миллион возможностей. Так что годом раньше – годом позже все равно купил бы шоссейник.

– Спортбайк не замордовал тебя? Так частенько бывает: мотоцикл диктует условия существования...

– Да говорю же: его все время мало. Только попробовал – меня сразу «вставила» атмосфера на шоссейно-кольцевых соревнованиях. Ощутил накал страстей – не сопли влюбленного, а спортивную злость здоровых честолюбивых мужиков. Ты знаешь: радость мужского тела, когда что-то превозмог и выжат, как лимон. Это – мое... Сочувствую тем, кого не посетило или, еще хуже, покинуло такое состояние.

– Как складывалось на соревнованиях?

– В первой гонке в 1999-м пришел вторым вслед за Александром Московкой. Тогда большинство гонялось на подготовленных машинах, а я вот так – с фарой, поворотниками заехал с улицы (что равносильно в валенках и онучах во дворец), выполз на старт – и надрал почти всех. Вроде бы остался собою доволен. Но через час-другой заговорила гордыня: ты проиграл, так не годится. Будь первым – и точка! Пытался успокоиться и соображать, что это меня так? А ведь в самом деле: столько, сколько я, не тренировался никто. Меня могли «сделать» лишь в силу того, что у соперников более серьезно «заряжены» машины.

Понял, что нужны два мотоцикла: один – для жизни, другой – для трассы. И лучше не смешивать совершенно полярные стили езды. В городе я – осторожный, на трассе – снаряд...

– ...И на треке чувствуешь себя железной чушкой, начиненной порохом?

– Рвущимся вперед зверем. После

Мини-байк – тренировочный снаряд для «кольцевика. Падать с ним не очень больно.

старта для меня не существует «человеческого фактора»: соперники – объекты, которые надо обойти во что бы то ни стало. Успокаиваюсь лишь тогда, когда впереди нет никого и финиширую в одиночестве. Прессинг гонки сужает нутро до сгустка дремучих инстинктов. Но научился помнить, что того и гляди сорвешься – сойдешь с дистанции. Побеждает же всегда злой, но хладнокровный и способный управлять байком и эмоциями зверь. Чтобы стать таким, нужны годы тренировок. И талант. Не скажу, что наделен им, но, во всяком случае, Всевышний дает мне шанс взять то, что хочу. Не спешу, не рву, не теряю голову, если даже меня обгоняют. Еду с запасом уверенности, не задираю свою планку выше той высоты, какую могу перепрыгнуть. У гонщика нет права падать – можно перечеркнуть все, даже жизнь. Не говоря уж об аппарате: «завязать в узел» десять тысяч долларов любитель не может себе позволить. Все мы немного ненормальные, но побеждает самый здравый из сумасшедших.

– Как развивается спортивная карьера?

– Трезво оцениваю, кто я есть: я – уличный гонщик, который пробует себя в спорте. Поначалу выступал сам за себя – в личном зачете и в «В»-классе – любителей. После череды побед, после того, как на своей «шестисотке» литровым мотоциклам «привозил» полкруга, предложили перейти в класс профессионалов «SS». Сразу «надрать» всех не удалось, но и не оплошал. На прошлогоднем этапе чемпионата Восточной Европы, который прошел в Дмитрове, финишировал третьим – это при том, что мой R6 был подготовлен не очень здорово. Но больше всего меня «вставила» до-

ждевая гонка в конце прошлого сезона. Стартовав с 13-го места, я уже в первом повороте был третьим, а через круг – первым. Обогнал Киселева, Расщепихина, Клаусена... Тогда и поверил в себя.

– Последние твои результаты красноречивы: первый в классе любителей, сейчас первый в чемпионате нынешнего года после двух этапов среди профи. Что дальше?

– Никогда не строил планов громадье. Сейчас мне интересно стать чемпионом России – и стану им. Что дальше, знать не хочу. Быть может, потеряю интерес к спорту... Не называй это упадничеством. В России мотоспорт в зачатке, а помочь ему окрепнуть что-то никто не желает. Это же идиотизм: если в Европе пилот выполняет функцию пилота, то у нас он и райдер, и менеджер, и механик, и перевозчик, и даже адвокат – все в одном лице. Вот сейчас своими силами обустраиваю мастерскую-гараж, сам себе готовлю байк – это нормально? И вполне может случиться, что дорогущий трековый аппарат украдут средь бела дня – это у нас в порядке вещей...

Иногда думаешь: зачем мне все это? Почему, чтобы держаться на уровне, я вынужден сам в себя вкладывать деньги, тратить уйму времени, забыть о семье и обо всем на свете... Скажешь, что спортсмен моего уровня обязательно найдет спонсоров. Может быть, но может, и нет – спонсоры не летают стаями сорок, а я не блестящая монета. Если неплохо гоняюсь, то мне должны предлагать контракты, а не я. Да и не умею выпрашивать. Собственно, гонщик, а тем более чемпион или фаворит, не должен уметь просить. Иначе он всегда будет стоить полцены.

– Все это знаешь, но продолжаешь тратить деньги, нервы, время на свой мотоцикл, гонки и победы...

– Наверное, до поры – до времени: энтузиазм не бесконечен. Другое дело, не знаю, до какого времени. Пока не состарюсь... Сейчас не могу наплевать на возможность испытать восторженное чувство, когда на финише первый. Оно еще долго питает тебя и заставляет снова выезжать на старт...

– Или, как ты говоришь, победы на «кольце» тебя «вставили»?..

– А ты вот попробуй скажи по-другому, но так же смачно...

И еще об одной своей страсти поведал Виталий Карпов. Оказывается, сейчас его «вставляют» мини-байки. Считает, что ездить на них сложнее и интереснее, чем на «нормальных» шоссейниках, что они отличный и безопасный тренировочный снаряд для кольцевика. Благодаря «мини» Виталий сезон не закрывает: зимой рассекает на закрытом треке. А еще поддерживает форму на кроссовом Honda CR125. После них ему сподручнее пересаживаться на «заряженный» «джиксер», на котором собирается стать чемпионом России в «кольце». Я лично совершенно не сомневаюсь – станет.

Ежемесячно разыгрываются два мокика «Пилот». Количество присланных купонов от каждого участника не ограничивается, не регламентируется и способ приобретения журнала – по подписке или в рознице. Денежный эквивалент приза не выплачивается. Доставка приза – забота его владельца. Не тяните с отправкой купона: с пометкой «август» он должен поступить в редакцию до конца сентября.

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

На конверте сделайте пометку: «ШАНС»

август 2002

МОТО ШАНС

ИГРАЮТ ВСЕ – ПОДПИСЧИКИ И ПОКУПАТЕЛИ ЖУРНАЛА В РОЗНИЦЕ

«ПИЛОТ» x2

Ф.И.О.

Адрес: почтовый индекс

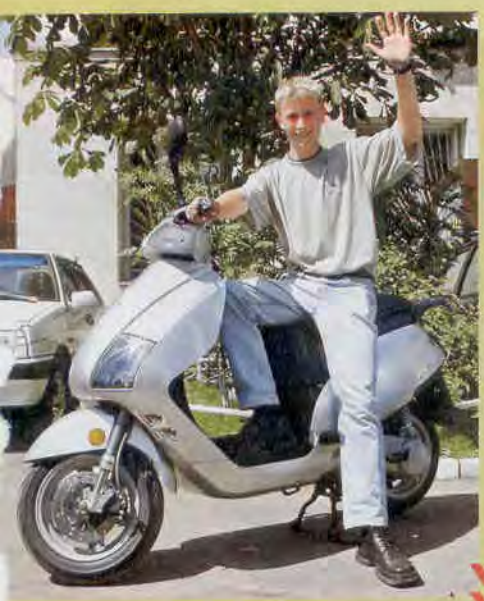
Телефон: ( )

ДОИГРАЛИСЬ!!!

И так будет каждые полгода:

подписчикам «Мото» продолжим вручать суперпризы журнала.

Судьба участника розыгрышей, которые проводит редакция с когортой самых преданных читателей – подписчиками назвала на сей раз своим избранником среди подписчиков журнала во втором полугодии-2002 **Игоря КАЛЯГИНА** из Ярославля. Ему достался потрясающе классный скутер **Italjet JetSet 50**. Теперь на новеньком «итальянце», исполненном в духе дизайна прогремевшего Audi TT, он станет рассекать по древним дорогам края. Не один, конечно – с друзьями. А их у Игоря много!



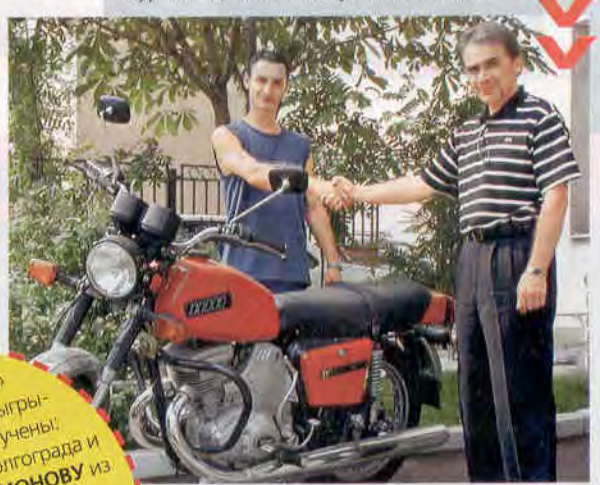
Ценят его приятели не только за умение водить и все такое, но и за то, что он, профессиональный повар, потрясающе вкусно готовит. Хотите отведать его стряпни? Подтягивайтесь в Ярославль – Игорь гостям всегда рад.! А если не сможете, вот вам подарок – рецепт его фирменного блюда.

Шашлык по-байкерски (рецепт от Игоря Калягина)

Баранину (свинину или вырезку говядины) нарезать – 5–6 кусков на порцию, сложить в неокисляющуюся посуду, посолить, поперчить, добавить мелко нарезанный лук, столовую ложку уксуса или чайную ложку лимонного сока – и перемешать. Посуду накрыть крышкой и поставить на 2–3 часа в холодное место, чтобы мясо промариновалось.

Нанизывая мясо на шампуры, не забудьте чередовать его кусочки кружочками репчатого лука и ломтиками помидоров. Смочив пивом, «заряженные» шампуры ставят на раскалённые угли и жарят до готовности примерно 15–20 минут, периодически поворачивая к углям разными бочками и сбрызгивая пивом, – чтобы не пересушить мясо. Употреблять исключительно с друзьями. Не забудьте про охлажденное... Ну, это вы знаете... **Приятного аппетита!**

Дмитрию СКВОРЦОВУ, подписчику из с. Хоперское Саратовской обл. достался **«Иж Планета-5»**. Постоянные читатели должны помнить, что мы мотоцикл разыграли среди подписчиков первого полугодия-2002 еще зимой, но только сейчас счастливчик смог приехать за призом. Он работает автослесарем, ездит на всем, что движется. Так что в очередной раз приз журнала достался тому, кто понимает.



Мокики «Пилот» по результатам розыгрыша в июле будут вручены: **Илье БЛОХИНУ** из Волгограда и **Константину ИЛЛАРИОНОВУ** из г. Борки (Рязанская обл.). Поздравляем!

СКОРО НОВЫЙ РОЗЫГРЫШ СУПЕРПРИЗОВ СРЕДИ ПОДПИСЧИКОВ!

Еще один призовой **«Пилот»** (уже в розыгрыше «Шанс» – и для подписчиков, и покупателей в рознице) «улетел из гнезда»... и «приземлился» в городе Снежинск Челябинской обл. в гараже **Матвея ШАХМАТОВА**. Журнал он читает давно, сейчас ездит на «Урале»-одиночке. Интересно, что играть в азартные игры с журналом начал не сразу, а лишь когда убедился, что это, как сказал, не «лохотрон». А было все просто: однажды из Москвы лучший друг Матвея Алексей Богатырев (мы писали про него весной 1999-го) привез скутер Hyosung.

– Где взял?.. Сколько стоит красавец?

– А почем я знаю – выиграл в «Мото», – отвечал приятель.

Как после этого не начать каждый месяц посылать купоны, тем более, что ничего особенного не требуется – всего-то дойти до ближайшего почтового ящика... Вот и «доигрался»...

МИРНЫЙ АТОМ
ВСЕ ДЛЯ МОТОСПОРТА
ОДЕЖДА ШЛЕМЫ
ЗАПЧАСТИ РЕЗИНА
МАСЛА
МОТОВЕЗДЕХОДЫ
ГИДРОЦИКЛЫ
СКУТЕРЫ
Москва, м. "Автозаводская"
тел 778 5185,
275 4337 (доб 28)

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.

ЗАПЧАСТИ
к русским мотоциклам
Буран
Восход
Ирбит
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"

488-91-90
ПОШИВ
МОТООДЕЖДЫ
И АКСЕССУАРОВ
ПОД ЗАКАЗ
АЛТУФЬЕВСКОЕ Ш. 43

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 скидка
От 5 %
095 // 562-1385
095 // 561-3987
Email: escort@mail.ilek.net

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

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)

→ КЛУБ-ИНФО

5-й питерский байк-фест

16-18 августа в Санкт-Петербурге состоится самый крупный байк-фест на Северо-Западе России

Клуб «Werewolf MC» традиционно проводит 5-й Международный фестиваль байкеров на территории отеля «Ольгино», хорошо зарекомендовавшего себя по предыдущим фестивалям удобным расположением, вместительной площадкой и комфортными номерами.

Заявленные участники: «Форт МС», «BMW» (Санкт-Петербург), «Strollers» (Сочи), «Iron tagers» (Владивосток), «Мото RU» (Москва), «Revals MC» (Финляндия), «Road spirit» (Эстония), «Free Hawks» (Литва, Латвия, Эстония); «Walkka MC» (Финляндия), «MC Link», «Bandidos MC» (Швеция, Дания, Финляндия), «BMW MC» (Италия), «Harley HOG», «Bandidos Europa» (Германия).

Программа рассчитана на три дня, она включает:

16 августа Заезд и размещение гостей и клубов-участников; пресс-конференция для СМИ; семинар руководителей мотообъединений; баня.

17 августа 12.00 – 15.00 – проезд мотоколонны по центральным улицам Санкт-Петербурга; 15.00 – церемония открытия фестиваля; традиционные состязания байкеров; зрительские конкурсы, включая «Мисс байк-фест»; большой рок-н-ролльный концерт; фейерверк.

18 августа 13.00 – армреслинг; 15.00 – показательные выступления бойцов «Федерации боев без правил»; 17.00 – танцевальный конкурс «рокобилли»; 19.00 – пивная вечеринка «Балтика MC».

Организаторы просят клубы заранее информировать о количестве своих участников.

Будет организована стоянка мотоциклов.

Бронирование номеров по телефону: (812) 552-25-49
Офис оргкомитета фестиваля: Россия, Санкт-Петербург, Институтский, 22 Тел./факс: (812) 552-25-49;
E-mail: mc_werewolf@mail.ru

ДАЕШЬ ЭНЕРГИЮ!

Владимир БЕЗРУКОВ, фото автора

Нынешнее лето для байкеров – нескончаемый праздник: практически ни один уик-энд не обходится без клубных тусовок. Егорьевский фестиваль «Энергия дорог» продолжил их череду. Его организаторы – компания «Спорт Маркетинг-2000», которую поддержал Егорьевский байк-клуб, сотворили зрелищное шоу! Своеобразие его в том, что «Энергия дорог» – мото-рок-н-ролл-марафон и никак не меньше. «Живая» музыка не стихала 48 часов подряд. В общей сложности свои программы «отработали» 37 музыкальных коллективов – среди них такие гранды, как «Круиз», «Черный Обелиск», «Кроссроудз», «Монгол-Шуудан», «Мистер-Твистер».

«Энергия дорог» превзошла все тусовки и по количеству пивных бочек-точек. Они, как солдаты, ставшие на защиту лагеря, располагались по всему периметру. И несмотря на дикую жарищу, их содержимое оставалось безжалостно холодным, к пиву – богатое меню холодных и горячих закусок по доступным ценам.

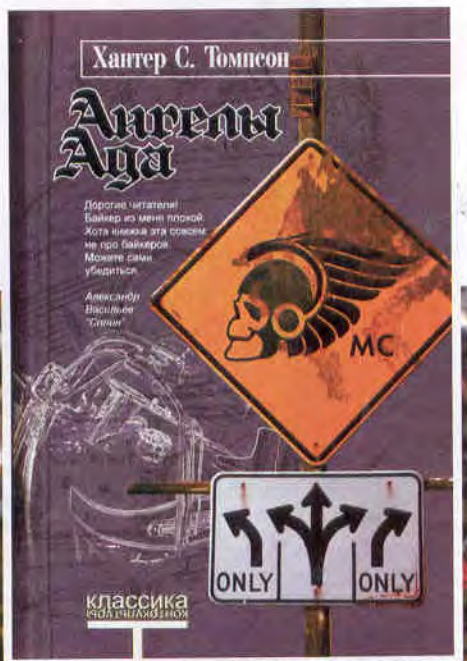
Устроители не дали байкерам страдать от безделья. Все, кого не оглушили музыка и пиво, принимали участие или наблюдали, что тоже интересно, за конкурсами «Тетка фестиваля», «Мистер пивное пузо», «Мистер колорит» и многими другими. Егорьевский спортивный клуб устроил показательные бои боксеров и бойцов-рукопашников. Награждались те, кого лучшим и сильнейшим называли зрители. После спортсменов на ринг ринулись сами байкеры, чем весьма повеселили зрителей. Вначале в огромных боксерских перчатках бились девчонки, их поединки, задуманные как боксерские, превратились в бои без правил. Мужчины после нескольких поединков и вовсе повалили канаты и чуть не разрушили помост с рингом – и бои прекратили.

Байкеры приезжали и уезжали, спали и веселились... Фестиваль закончился, но любителям потусоваться не придется ждать следующего года: по нашим данным, в нынешнем сезоне всех ждут и другие грандиозные тусовки. ⏮

БЕЗ ПРИКРАС

«...Джин выпущен из бутылки. Ангелы Ада – герои набранной жирным шрифтом заголовков скандальной хроники – с шумом и ревом проносятся на бешеной скорости с первыми лучами зари по фривэю, крепко сидя в своих седлах... Подобно Чингисхану на железной лошади, они восседают на своих монстрах-конях с огнедышащим анусом, отрывая с мясом крышки пивных банок и успевая пощупать за ляжку твою дочь, – не рассчитывая на хороший прием, не моля о пощаде и не щадя никого, навязывая цивилам своего рода класс и заставляя их слегка вздрогнуть от запаха тех приколов, о которых они, цивилы, никогда не узнают...»

Так начинается культовая книга Хантера Томпсона «Ангелы Ада», которая всего через 34 года после первоиздания добралась и до прилавков наших книжных магазинов. Ее выпустило в серии «Классика контркультуры» загадочное издательство Adaptec/T-ough Press. Судя по тому, что в редакционный совет серии входят персоны, претендующие на знание предмета не понаслышке – от БГ до Левы из БИ-2 – нас ждет еще немало «открытий чудных».



Понятия «60-е годы» и «шестидесятники» – знаковые не только для русской культуры. Во всем мире в то время происходили странные подвижки, и одним из тектонических центров стал американский штат Калифорния. На щедро удобренной марихуаной и ЛСД ниве взошли такие таланты, как Кен Кизи, Том Вулф и Хантер Томпсон. Их книги почти невозможно читать в начале – скулы сводит от занудства – и невозможно от них оторваться, когда одолеешь первый десяток страниц. За документальным косноязычием, обильно цитируемыми полицейскими протоколами и резкими переходами от философии к мату встают марево калифорнийских фривэев, грохот больших мотоциклетных моторов, сопровождающий Ангелов Ада аромат машинного масла, крови, спермы и страха...

Томпсон создавал свои книги приемом «документального погружения». Почти год он тусовался с Ангелами Ада, чтобы сделать, по их собственному мнению, «единственную правдивую вещь, когда-либо написанную о них». Слой за слоем он снимает напластования лжи, сочиненной мастерами хлестких заголовков и леденящего душу вранья, чтобы показать этих парней без истерических прикрас и романтического флера. И приходит к неожиданным открытиям: за внешней брутальностью и агрессивностью скрываются потомственные неудачники, предки которых бежали от несчастливой судьбы, пока не уперлись в океан. Отрицая законы общества, Ангелы Ада не ищут свободу, а взваливают на себя цепи еще более жестких собственных правил. Их жестокость и готовность немедленно ответить на вызов говорят лишь о том, что они не смогли найти мира и спокойствия ни в своей душе, ни в окружающем мире. Во всяком случае, к тому подводит читателей автор.

Томпсон не может отказать Ангелам Ада в своеобразной привлекательности. Писатель не раз ловил себя на мысли: он ли изучает байкеров или они втягивают его в свою орбиту?.. Хантер так и не стал для них своим: ездил не на Harley, а на BSA, одевал кожаную куртку (а по мнению тогдашних Ангелов, кожу носили только гомосексуалисты), а главное – на что-то в этой жизни еще надеялся. И когда однажды ему без особой причины вломили по первое число, Томпсон счел, что добыл уже достаточно материала для книги.

«В одном из очаровательных городков между Сан-Франциско и Лос-Анджелесом стоишь на набережной, глядя на то, что хочется считать одному тебе заметным голубым китом. И тут, заглушая курортный галдеж, выезжают «Ангелы Ада» – так написано на их кожаных куртках. Они сидят, сильно откинувшись на высокие спинки сидений, разбросав руки по приподнятым рулям ослепительных «Харлеев». Тормозят, неторопливо снимают шлемы и перчатки, обнажая головы в редких седых волосах, руки в старческой гречке. Покупают мороженое и гурьбой идут в кино...» Но это уже наши дни и совсем другая книга – «Гений места» Петра Вайля. Бедные неприкаянные ублюдки все же нашли свое место в обществе. Упокой, Господь, их некогда непокорные души!

Amen. ⏮

Александр ВОРОНЦОВ

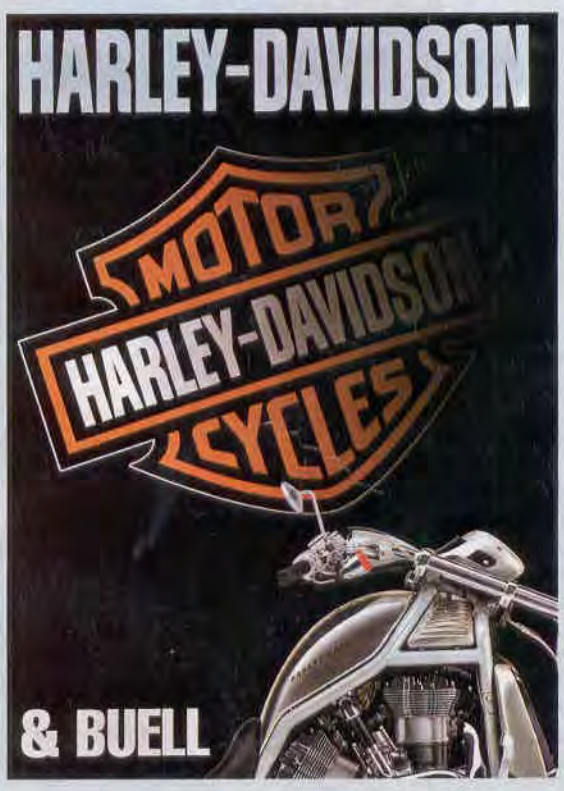
СТОЛЕТИЮ HARLEY ПОСВЯЩАЕТСЯ

В следующем году исполняется ровно сто лет с тех пор, как из скромного сарайчика в Милуоки Ульям Харли и Артур Дэвидсон выкатили собранный вручную первый свой мотоцикл... Издательский дом «Линк-Траст» провел презентацию вышедшей в свет книги «Harley-Davidson & Buell». На фоне всеобщего дефицита информации об истории мотоциклов все подробности, включенные в книгу, могут стать для многих откровением – для яростных почитателей американской мечты и для «просто» любителей мотоциклов.

Автор и издатель книги Ханс-Юрген ШНАЙДЕР.

В основу издания лег перевод труда, написанного и изданного Хансом-Юргеном Шнайдером. Русский вариант отличается от оригинального большим форматом, да и напечатан он на более дорогой бумаге с огромными красивыми иллюстрациями (издание может стать не только носителем полезной информации, но и великолепным подарком).

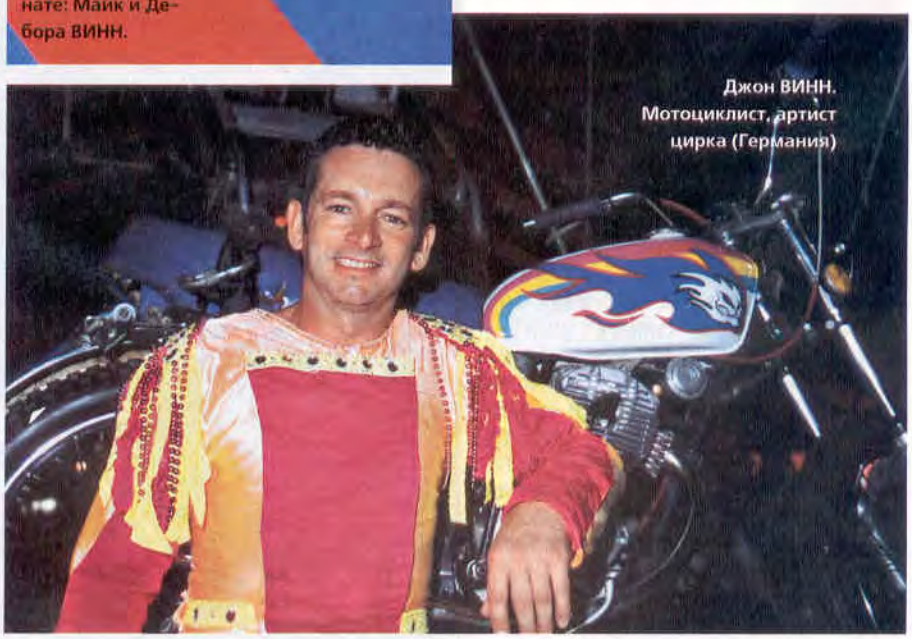
Шнайдер не ставил целью написать историю компании, тем более что Harley-библия была составлена еще до него Олафом Ф. Цирлем. В этой же книге подробно описаны все модели фирмы со времени ее основания до наших дней, романтический стиль практически документального повествования удивительным образом сочетается с техническим языком и сухими колонками характеристик. Внимательный читатель сможет узнать о тонкостях устройства всех мотоциклов легендарной марки – от культовых круизеров до спортивных Buell. Несколько глав посвящено тюнингу, есть и страничка с рассказом о спортивных достижениях заводской команды: вопреки устоявшемуся мнению, связывающему Harley только с пафосным стилем передвижения по хайвеям, это еще и спортивный аппарат, покоряющий четверть мили на дрэг-рэйсинге, летящий по шоссейно-кольцевым трассам, а также грунтовым дорожкам (dirt track). Заключительная глава написана сотрудниками русской редакции, она посвящена движению поклонников Harley в России. ⏮



КАНАТОЕЗДЦЫ

Удаль человеческая крепко связана с мотоциклами. А удалых немало: если кому-то удается совершить что-то «из ряда вон», сразу же находятся последователи...

Мотоцикл на канате: Майк и Дебора ВИНН.



Джон ВИНН. Мотоциклист, артист цирка (Германия)

Вячеслав МЕЛКУМОВ,
г. Тампа, Флорида, США,
фото автора

Кто-то еще помнит эффектный аттракцион «Шар смелости», «прокатанный» с триумфом по крупнейшим циркам бывшего Союза. Его разработал и с 1950 года исполнял Петр Никифорович Маяцкий. Оригинальность аттракциона состояла в том, что после того, как мотоциклы разгонялись внутри шара, его полусферы разделялись, и сетка из металла уже не мешала наблюдать гонку. Но какому риску подвергались циркачи-гонщики во имя этого «удобства» для зрителей!.. После кончины Петра Никифоровича все трюки продолжали исполнять его жена Надежда Романовна и дочь Марина.

Мотоциклы в своем номере использовал советский чемпион-тяжеловес Григорий Новак. На манеж он выезжал на сверкающей «Яве» со своими сыновьями-силачами Аркадием и Романом. После ряда эффектных трюков артисты демонстрировали восхищенной публике рекордный и умопомрачительный финал: лежа на специальном подиуме, Григорий Новак на ногах держал

мачту с платформой, по которой в свете прожекторов ездили две девушки на сверкающих «Минсках».

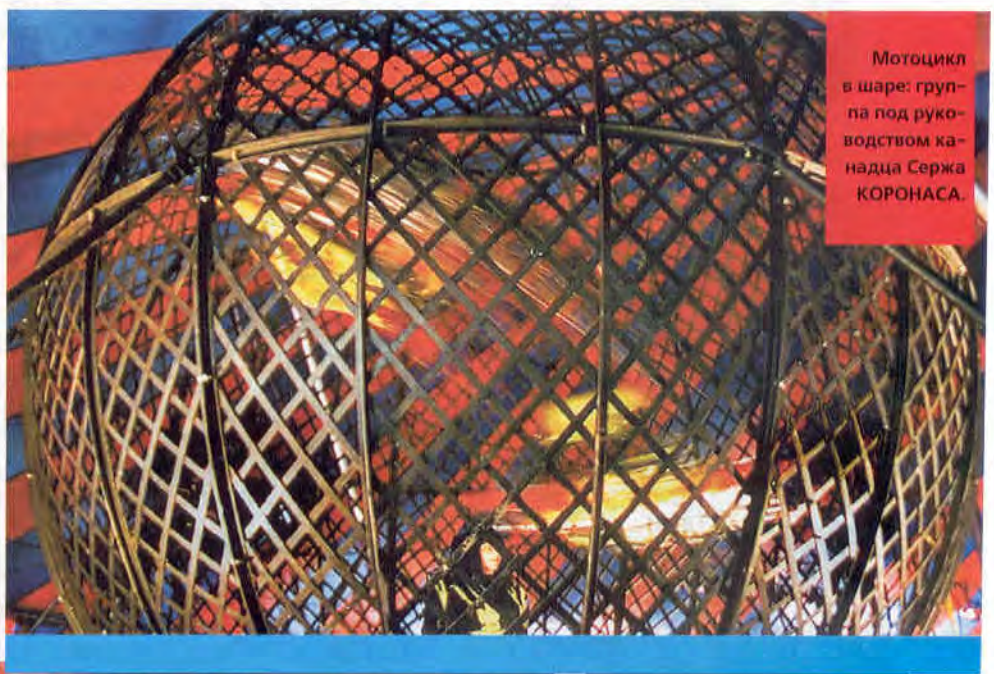
Знаменитый цирковой медведь Гоша, в глазах «почтенной публики» многих стран олицетворение России, получил кучу иностранных «прав» на вождение мотоцикла. Многие столицы мира стали свидетелями его триумфальных проездов по их центральным улицам и площадям. А вечерами народ валил в переполненный цирк, чтобы поглазеть на Гошу и других дрессированных медведей известного артиста советского цирка Ивана Кудрявцева – ему удалось подружить медведей с мото- и велотехникой.

Ведущие советские канатоходцы Никольские первыми в мире ввели в свои цирковые номера качающуюся доску (качели), и они же демонстрировали езду на заднем колесе мотоцикла... по канату. Артисты называли себя канатоездцами.

Сейчас многое из задуманного в России исполняют иностранные циркачи. Известная цирковая семья Винн из Германии с успехом работает на манежах Америки: Майк едет по канату и везет трапецию, на которой его жена Дебора исполняет акробатические трюки. В финале Дебора начинает раскачивать трапецию, которая переходит во вращение. В результате мотоцикл с водителем то зависает вниз головой под канатом, то снова возвращается на канат, но продолжает движение вперед. Глава династии старый мотогонщик Ганс Винн работает сейчас в Вашингтоне в цирке Варгус. У младшего брата Майка – Джона другой номер. В нем он использует 125-кубовую «Хонду»: разгоняет по треку огромное коромысло с гимнасткой на конце. Максимально разогнавшись, Джон, продолжая нестись по кругу, отрывает мотоцикл от трека и начинает крутить сальто-мортале... Смертельный номер!

Идея Петра Маяцкого нашла продолжение и в Канаде: мотоциклисты-акробаты под руководством Сержа Коронаса демонстрируют езду в шаре. В номере «работают» 100-кубовые «Хонды»: на них циркачи крутятся в шаре вдогонку и наперекрест, в опасной близости друг от друга... Смело! Но согласитесь, что самыми смелыми были те, кто решился на подобное впервые. ⏮

Медведи-байкеры (70-е годы).



Мотоцикл в шаре: группа под руководством канадца Сержа КОРОНАСА.

Работают немцы Джон и Тина ВИНН.

Финальный трюк Геннадия НОВАКА (1978 год).

ПЛАСТИКА И ШАРИКИ

ЭКСПЕРТИЗА ПЛАСТИЧНЫХ СМАЗОК ДЛЯ КОЛЕСНЫХ ПОДШИПНИКОВ

Миллион раз за день шарики «обегают» свои обоймы в подшипнике, а целы остаются благодаря особой смазке.

Александр ЛЕБЕДЕВ,
Иван КСЕНОФОНТОВ

В КОЛЕЕ

В том, что «не подмажешь – не поедешь», человек убедился еще во времена былинные. Оси древних египетских колесниц напрочь отказывались вращаться в обоймах «на сухую», потому умащивали их оливковым маслом, загущенным известью, придававшей смеси некую пластичность. За прошедшие с тех пор века ничего особо не изменилось, как не изменилось колесо: современные подшипники тоже требуют пластичной смазки (ПС).

Сегодня десятки видов ПС на прилавках магазинов. Какая из них придется впору колесам мотоциклов, чтобы надежно служила шарикам и спортбайка, и древнего «Урала»? Выбирая образцы ПС для экспертизы, сперва изучили надписи на упаковках...

НЕ ВЫГОДНО!

...И сделали открытие: в названиях пластичных смазок нет ни слова полезной для потребителя информации. В бывшем СССР, нынче у нас и за рубежом «символов», раскрывающих качественные параметры ПС, изобрести не удосужились. Пришлось спросить продавцов, какая «лучшая из равных». И нас засыпали горой разнообразных баночек, тюбиков, коробочек. Однако допуск к экспертизе получили не все. И знаете почему? Потому что мы вошли в положение нормального потребителя: чтобы умастить подшипники мотоцикла, смазки потребно на ноготь мизинца, а продавцы предлагают ее в объемах 300 и более грамм, чего хватит и карьерному самосвалу. За те немалые деньги, которые она стоит, и при сроке хранения упаковки 2–3 года такая покупка не выгодна.

СКВОЗЬ ВОДУ, ОГОНЬ И... ПАСКАЛИ

Начали проверку ПС водой. Ясно как день, что масло не должно ею смываться. И вот мы безжалостно топим в воде часть содержимого каждой из десяти упаковок. Методика стандартная: образцы три часа купаем в горячей «ванне», затем пропускаем их через лабораторный анализ, чтобы убедиться в отсутствии проникновения воды в ПС. Констатируем: все тестируемые подтвердили способность защищать подшипники от влаги, а значит, от коррозии.

Перемещаем образцы в лабораторную «сауну» и даем испытуемым жару. Зачем так по-садистски? А затем, что со времен фараонов известно: горячее масло должно оставаться в подшипнике, а не вытекать из него. Но чтобы не вытекало, температура плавления смазки обязана быть выше «рабочих» градусов узла трения. Проверили: при 100–150°С, типичных для работы под-

1. МС- 1000. Вес – 400 и 140 г. Цена – 100 и 50 руб. Изготовитель – «ВМПАВТО», г. С.-Петербург. На этикетке информация о назначении ПС, указаны ТУ, дата выпуска, срок годности и адрес производителя. По результатам испытаний МС-1000 признана победителем в конкурсе пластичных смазок. 140-граммовая упаковка особенно удобна при обслуживании подшипников мотоцикла. Стоимость смазки-победителя сопоставима с ценою импортных смазок.

шипников, ни один из испытуемых не «растекся» – все «пересидели» 180 градусов. Но не будем торопиться...

Предательски сбежать из «колеи» шариков может и самая стойкая к нагреву смазка, если «нецепко» держится за подшипник. Случись это – и ставшие сухими шарики сведут пробег мотоцикла к считанным километрам. Замеряем «цепучесть» – предел прочности сдвига каждой ПС: в имитаторе подшипника смазка, нагретая до 50°С, обязана не «шевелиться» при давлении на нее в 200 Паскалей. И в этом испытании все ПС прилично «перепрыгнули планку» контрольных пределов.

Наступил черед испытать ПС в контакте с реальными шариками.

«ГОРЫ» И «СКАЧКИ»

Сквозь стекла микроскопа зеркальная гладь деталей подшипника смотрится хребтами Гималаев. Назначение ПС – «затопить» неровности металла так, чтобы шарик катился только по маслу. Конечно, это в идеале – рецепт абсолютной защиты пока не найден. В практике пики «гор» друг за друга особо не цепляются и «обрушения» металла не происходит. Но проверим.

Роль горного ландшафта отвели подшипнику ступицы «Урала», дорожные условия имитировали на машине трения, работу подвески мотоцикла – переменным усилием («скачем по ухабам»), а давим на шарики под углом («постоянные виражи»). Включаем стенд и ждем, какой из образцов ПС, заряженный в свой индивидуальный подшипник, не выдержит «скачек».

«Не дождетесь!» – как бы огрызнулись все десять смазок после десяти часов теста. Не то что «обвала» металла – превышения норм износа не произошло (см. график и диаграмму). Но не все оказались одинаково стойкими.

У «Литолов» и их зарубежных аналогов по мере роста нагрузок проявилась склонность к повышению сопротивления качения шариков. Суммарный износ материала подшипников в группе «Литолов» самый большой. Но специалисты считают, что он вполне допустим. Скажем так: эти ПС – многоцелевые смазки, ими покрывают не только подшипники, но и защищают от трения и коррозии подвижные сочленения – крестовины, втулки и т. п. Они обладают достаточными смазывающими свойствами (добавим: и относительно низкой ценой). То есть, гарантированно обеспечивают работоспособность подшипников (в пределах заданного заводом ресурса) при средних нагрузках. Разница в качестве свойств импортных ПС и «россиян» не особенно велика, в стоимости же она куда заметнее (надо ли уточнять, что дороже?).

У №№ 1, 2, 3, 5, 9, 10 смазывающие свойства явно «покруче», шарикам катиться в их среде легче. А при макси-

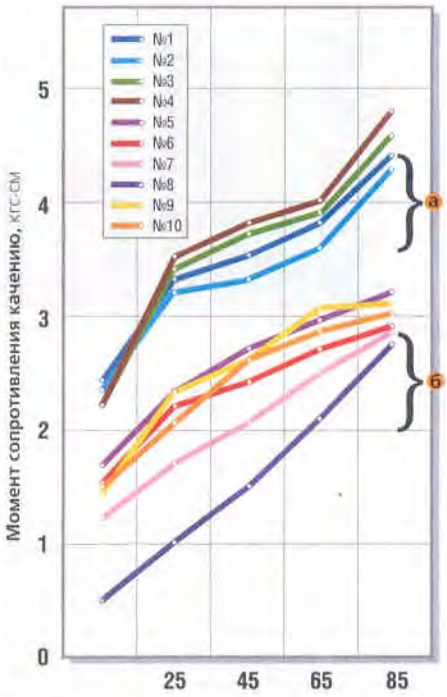


График зависимости момента сопротивления качению шарика от нагрузки: а – ПС группы «Литолов»; б – шарнирно-подшипниковые смазки.

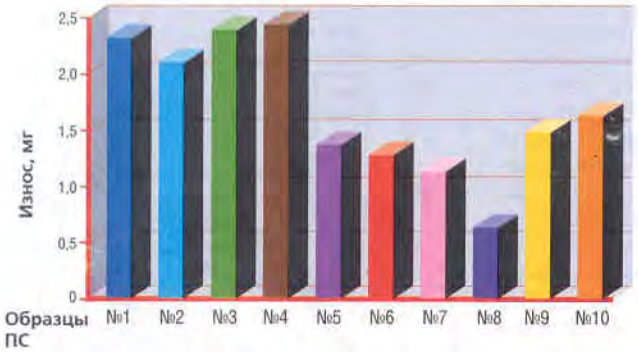
2. LM 47 Langzeitfett. Вес – 100 г. Цена – 80 руб. Изготовитель – Liqui Moly GmbH (Германия). Подробный текст на русском языке и «дубль» на украинском. Указано назначение, тип присадки (MoS_2) и срок хранения. ПС отлично проявила себя в наших тестах. Для мотоциклиста упаковка LM 47 в самый раз – не «тяжела» и хранить ее удобно (упаковка с герметичной крышкой). Минус один – каждый ее грамм самый дорогой среди испытуемых.

3. Chevron Moly Grease EP 2. Вес – 397 г. Цена – 118 руб. Изготовитель – Chevron Products Company, San Francisco (США). Нанесена маркировка NLGI. Описание на английском. Продавец заверил, что смазка ужилается и с подшипниками и ШРУСами. По показателям Chevron несколько превосходит MS/3. Оценка – «отлично». Расфасовка: для владельцев нагнетателя.

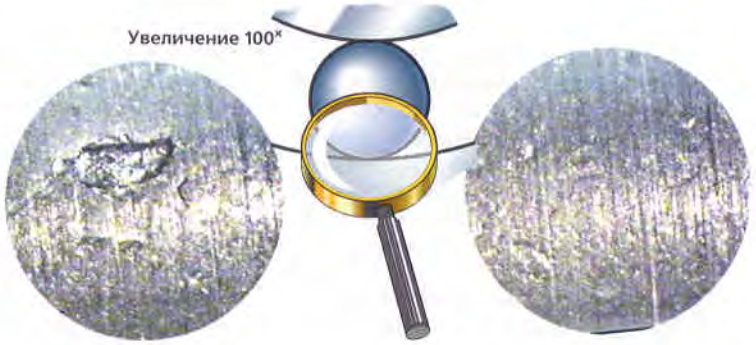
4. Energrease LS-EP 2. Вес – 400 г. Цена – 86 руб. Изготовитель – British Petroleum, E. U. (Великобритания). Текст на двух языках, но по-русски – ни слова. При испытаниях ПС показала лучший результат среди «Литолов». Дату изготовления еле нашли – цифры микроскопические. Упаковка – опять же для «профи», есть шприц-нагнетатель. Цена – не самая высокая из импортных продуктов.

5. Смазка ШРУС-4. Вес – 400 г. Цена – 40 руб. Изготовитель – АО «АЗМОЛ», г. Бердянск, Украина.
На этикетке приведены исчерпывающие сведения о ПС и производителе. Результат тестов: присвоена оценка «хорошо». Остается сожалеть, что упаковка ШРУС-4 «тяжеловата», доставляет неудобства при извлечении содержимого из баночки. Цена весьма демократична.

6. Super – EP – Langzeitfett. Вес – 400 г. Цена – 77 руб. Изготовитель – Ravenol RSV GmbH (Германия). Инструкция на немецком языке, плюс «комикс», повествующий о заправке нагнетателя содержимым тубы. Дата изготовления указывается. «Вольный» перевод продавца: «Это круче «Литола-24». Что правда: ПС стала одним из лидеров в своей группе. Но вручную извлекать смазку трудно. Крышка не герметична, и длительное хранение ПС затруднительно. Цена – самая низкая из импортных.



Износ металла подшипников при использовании тестируемых смазок.



Образовавшиеся на шарике «рытвины» после использования обычной ПС.

Поверхность металла, работавшая в контакте с металлоплакирующей МС-1000: результат «пластической операции» – износа шарика почти нет.

мальных нагрузках проявляется реальное снижение сопротивления качения. Эти смазки, насыщенные присадками «скользких» соединений (дисульфид молибдена, графит и т. п.), позволяют шарикам пережить более серьезный «экстрим» (перегрузку подшипников), нежели «литолы». Отметим, что низкий уровень износа металла обеспечит ощутимую прибавку срока «качения» мотоцикла. Правда, денег приходится выкладывать за «шарнирно-подшипниковые» смазки в два раза больше, чем за многоцелевые смазки. Лучшие же – №№ 1 и 2. На фоне параметра «сопротивление» № 6, 4, 7, 8 «первый» и «второй» низводят трение в подшипнике до уровня, сравнимого со скольжением санок по льду. Причем российская «семерка» переигрывает европейского конкурсанта по всем статьям: легкость перемещения шариков с нею наилучшая, а расход металла подшипника не разглядишь и под лупой. В чем она сравнима с «иностранцами», так в цене – эту смазку надо отнести к разряду дорогих. Но где вы видели бесплатный сыр?

ЧЕМ ВЫШЕ НАГРУЗКИ...

Не все для шариков «гладко» и в современной смазке:

– продукты износа накапливаются внутри подшипника и увеличивают интенсивность разрушения трущихся поверхностей;

– стоит нагрузкам выдавить ПС из «колеи» – и шарик уже не катится, а скользит по обойме. Глубокой «борозды» он, конечно, не оставит, но потери металла с каждым новым задиром увеличиваются.

Поэтому, помимо заслуженной

7. Смазка «Литол-24». Вес – 100 г. Цена – 20 руб. Изготовитель – ОАО «Пушкинский завод», г. Пушкино. Расфасовано – ООО «Тектрон», Московская обл., г. Пушкино. «Рассказ» о ПС лаконичен: ссылка на ГОСТ. «Тектрон» указал свой адрес. «Авторы» указали дату изготовления и обещают сохранность начинки тюбика целых пять лет. Свежая смазка – вполне надежная защита от трения. Оценка – «хорошо». Удобства при работе с тюбиком – ниже среднего. Зато цена на «пять» – почти даром.

8. Смазка «Литол-24». Вес – 400 г. Цена – 25 руб. Изготовитель – АО «АЗМОЛ», г. Бердянск, Украина. Сведений о смазке более чем достаточно. Результаты тестов вполне сопоставимы с показателями импортных аналогов. Хуже, чем отличной, смазку признать не вправе. Желали бы видеть на прилавках магазинов продукт в мелких упаковках.

9. Castrol MS/3 Spezialfett. Вес – 300 г. Цена – 141 руб. Изготовитель – Castrol (Германия, г. Гамбург). Текст на немецком. Дата изготовления указана, пометки о сроке годности нет. Со слов продавца, ПС пригодна для обслуживания ШРУСов и нагруженных подшипников. В чем мы убедились при испытаниях: оценка – «отлично» в группе смазок, содержащих молибденовые присадки. Тюбик удобен для обслуживания подшипника. В сопоставлении «цена – качество» этот Castrol рентабельным не назовешь.

10. Смазка ШРУС-4М. Вес – 150/350 г. Цена – 40 руб. Изготовитель – ОАО «Сибнефть» – Омский НПЗ, Омская обл., р. п. Любинский. Не мешало бы конкретнее описать смазку: что обозначает буква «М»? Принципиальных отличий продукта «Сибнефти» от других не выявили. Цифры «150/350» вызвают недоумение: самим у прилавка взвешивать? За номер ТУ, срок хранения, дату выпуска, а также прочную пробку – спасибо. Смазка в тюбике получила «хорошо», работать с нею удобно. Цена доступная.

Варианты качения шарика подшипника: а – средняя нагрузка, ПС разделяет контакт «качения»; б – смазка вытясняется сильной нагрузкой и начинается «обвал» металла; в – при перегрузке происходит сваривание («клин») поверхностей; г – даже при аварийных нагрузках металлоплакирующая ПС предотвращает задир.

МС-1000 оценки «отлично», мы обязаны вручить еще и Grand Prix ее разработчикам. Они научили смазку... наращивать металл – металлом! Тончайший порошок цинка, включенный в МС, постоянно пополняет потери «веса» шариков и обойм, причем, чем выше нагрузки (давление и температура) в зоне контакта, тем быстрее протекает «пластическая операция» по наращиванию металла. Убедитесь в том воочию – рассмотрите на фото.

Вывод: из десяти проверенных пластичных смазок годными к использованию признаем все! Уровень качества отечественных ПС не выглядит «бледно» на фоне зарубежных, а смазке МС-1000 конкурентов просто нет.

СПРАВКА

Современные ПС куда совершеннее смазок для древних колесниц, тем не менее их составляющие схожи:

масло – на него приходится до 90% массы смазки. Оно уже не оливковое, а получено в результате переработки нефти или искусственно синтезировано;

загуститель (до 20% веса) – если упрощенно, то он сравним с «каркасом», хранящим в своих порах масло. Известь сменили производные высших карбоновых кислот, исключительно устойчивых к нагрузкам и нагреву;

добавки (0,5–2%) – современные химические вещества (сотворить их состав предтечи не додумались), значительно улучшающие антифрикционные свойства смазки, хотя их доля в ПС минимальна. Именно они и являются ноу-хау производителей смазок.

КАК РАСПОЗНАТЬ «ЛЕВАК»

Приобретая ПС, мы сумели избежать контрафактной продукции. Распознать подделку и для вас не составит труда. Нанесите на клочок бумаги один-два грамма смазки, подогрейте листок пламенем спички с расстояния около 10 см. «Левые» смеси начнут плавиться при температуре ниже 100°С, и на бумаге расплывутся жирным пятном. Настоящие тугоплавкие подшипниковые смазки своей формы при нагревании практически не меняют.

Недопустимые примеси (ржавчину, песок и т. п.) обнаружите на ощупь, растирая смазку пальцами. И еще одна проверка: намочив пальцы водой, потрите ПС – «левая» смазка легко смылится с «узла трения».

Правильно выбрать «импорт» поможет классификация NLGI (Национального института смазочных материалов США): подшипниковые смазки соответствуют классу «2». На европейских ПС этого обозначения может и не быть, на «made in USA» оно непременно есть.

Не шарахайтесь от ПС, произведенной одной, а расфасованной другой фирмой. Крупные «маслоделы» СНГ редко заботятся о том, чтобы упаковать продукт в мелкую тару – они перекладывают сию заботу на посредников. Качество товара от «двойного авторства» не ухудшается.

Редакция благодарит за содействие в подготовке материалов кафедру АТД МГТУ «МАМИ».

Результаты теста на нагрев ПС: а – качественная смазка группы «Литолов»; б – подделка той же группы; в – тугоплавкая смазка ШРУС; г – «левак» шарнирной ПС.

О ЩЕЛЯХ

Устройство и ремонт гидрокомпенсаторов клапанных механизмов

Алексей ЖЕЛУДКОВ, г. Орел

Стыд и позор: еще с конца 19 века кинематика управления клапанами практически не изменилась. Но так уж сложилось... Управляет распределением горючей смеси по цилиндрам и выпуском отработанных газов все тот же старинный набор деталей. Несомненно, техпрогресс внес в них изменения: упрочнялись материалы деталей – они начинают изнашиваться не ранее, чем через 30 000 километров пробега. Не ранее! Но все же изнашиваются. Почему?

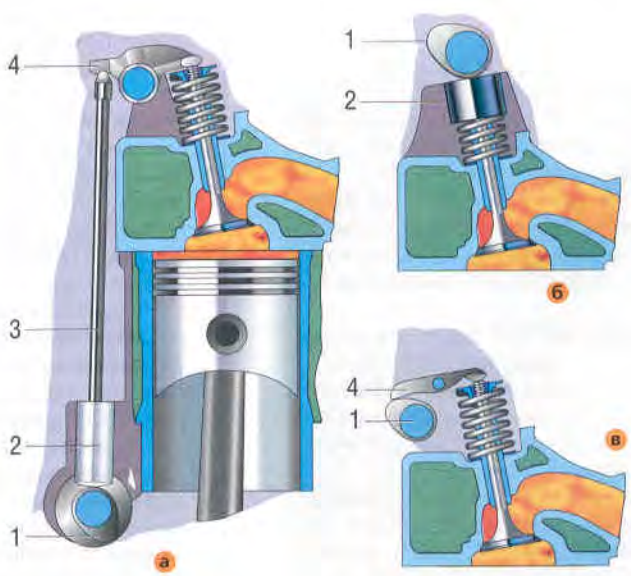
Причина – в нагреве деталей при работе двигателя. Не принимать его в расчет нельзя, поэтому в деталях ГРМ предусмотрен тепловой зазор. А если между ними образуется щелочка больше дозволенной, то ударных нагрузок не избежать – а значит, и ускоренного износа деталей механизма. Периодически возникает необходимость регулировать тепловой зазор. Тот, кто с этим сталкивался, знает, насколько ответственна операция.

Неудивительно, что потребитель на ура встретил новую «фишку» в ГРМ – гидрокомпенсаторы тепловых зазоров, появившиеся в моторах в середине прошлого столетия. Суть нововведения – организация безударной работы механизма, дающей гарантии точного открытия-закрытия клапана без периодического вмешательства в механизм. Гидрокомпенсатор сам управляет своей длиной, исключая возникновение зазора между толкателем и клапаном.

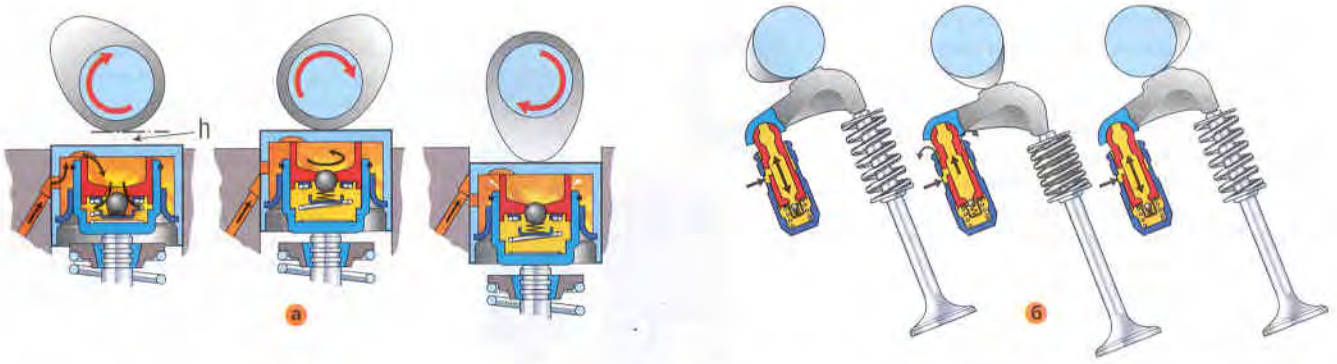
Внешне модели компенсаторов различаются, но в принципиальном плане конструкция их едина для всех. Основные элементы – две детали плунжерной пары, обратный клапан и пружина плунжера.

«Парочка» состоит из втулки и плунжера. Зазора между ними практически нет: норма – всего 5–8 мкм. Плунжер – стальной цилиндрик, в его нижней части есть отверстие, соединяющее полости внутри плунжера и под ним. Пружина плунжера расположена так, что она выталкивает его из втулки. Обратный клапан в большинстве случаев представляет собой стальной подпружиненный шарик.

Стоит запустить мотор – и компенсатор чутко среагирует на давление в системе смазки. Если кулачок распредвала обращен к толкателю тыльной стороной (усилия нажатия нет), то пружина, выдвигая плунжер из втулки, выбирает зазор. Опустевшая полость через шариковый клапан моментально заполняется маслом из напорной магистрали. И шариковый клапан закрывается под действием своей пружины.



Газораспределительные механизмы: а – с нижним расположение распредвала; б и в – с верхним расположение распредвала; 1 – кулачок; 2 – толкатель; 3 – штанга; 4 – коромысло; 5 – одноплечий рычаг.



Варианты схем работы гидрокомпенсатора: а – гидрокомпенсатор расположен над клапаном; б – в опоре коромысла привода клапана; h – компенсируемый зазор.

Набегающий кулачок распредвала встречает гидрокомпенсатор как «жесткий» элемент – клапан закрыт, а масло в замкнутой полости под плунжером не сжимается. Усилие передается на клапан и перемещает его вниз – на открытие. Конечно, небольшая часть масла выдавливается из плунжерной пары – способа вовсе избавиться от зазоров пока не изобрели. Но длина гидрокомпенсатора не уменьшается. Потеря масла компенсируется дополнительной порцией жидкости из системы смазки двигателя.

Нагрев или остывание мотора изменяет объем пополняющей порции масла и длину гидрокомпенсатора, поэтому умное устройство само ликвидирует зазор, возникающий как от изменения температуры, так и в результате износа деталей. Даже скептик согласится, что беззазорный ГРМ в известном смысле можно назвать «вечно молодым» для мотора.

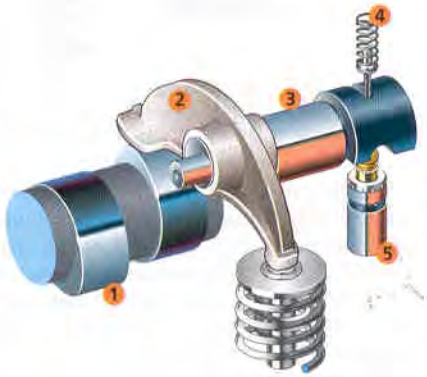
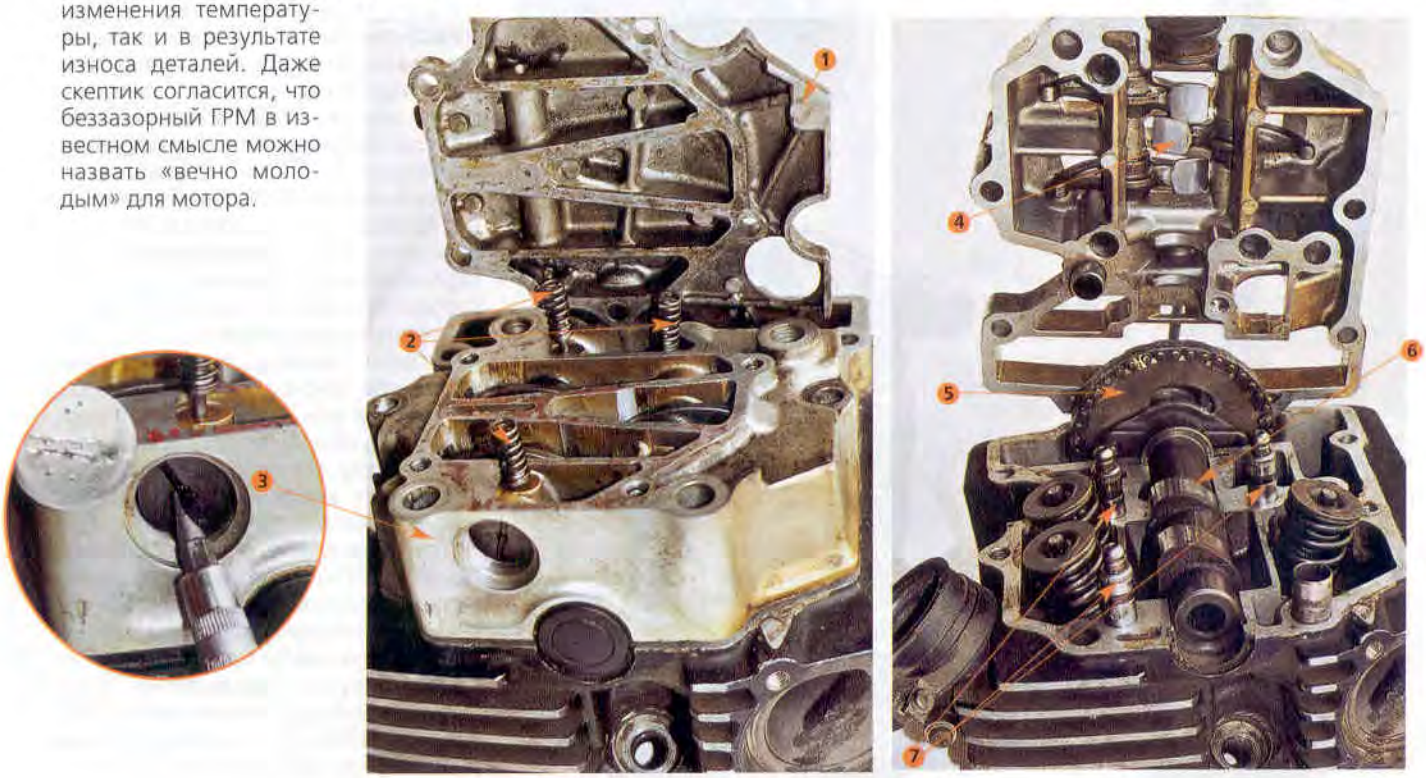


Схема расположения гидрокомпенсаторов на Honda NV750: 1 – распредвал; 2 – коромысло; 3 – эксцентриковый вал; 4 – подпружиненный шток; 5 – гидрокомпенсатор.

Введя новинку в систему ГРМ, конструкторы постарались «выжать» из нее и заставить работать все ее достоинства. Скажем, гидрокомпенсаторы управляют поворотом эксцентричной оси коромысла (пример Honda NV750). Система рычагов одновременно ликвидирует тепловой зазор и люфты коромысла относительно оси и кулачков распредвала. Срок службы деталей ГРМ увеличивается еще более за счет компенсации износа целой группы деталей.

Но любой прогресс в конструкции мотора требует и повышения уровня продвинутости водителя. Касаемо гидрокомпенсаторов: гидравлика абсолютно не переносит контакта с некачественным или загрязненным мотор-



Механизм привода клапанов на Honda NV750: 1 – клапанная крышка; 2 – подпружиненные штоки; 3 – шлиц эксцентрикового вала; 4 – коромысло; 5 – шестерня привода распредвала; 6 – распредвал; 7 – гидрокомпенсаторы.

ным маслом. Запоздалая замена масла и фильтра убийственна для нее, поскольку:

– масляное голодание изнашивает плунжерную пару, микронные зазоры превращаются в такие, что «таракан пролезет», механизм теряет «жесткость» и не успевает выбирать зазоры. В сопряжениях возникают жесткие удары, способные исключительно быстро уничтожить весь ГРМ;

– грязь и смолы ведут к засорению шарикового клапана, он перестает плотно закрываться, компенсатор становится «ватным» и открыть полностью клапан не способен – и двигатель превращается в доходягу. В худшем случае плунжерную пару в выдвинутом состоянии может заклинить масляным «отстоем» – и клапан цилиндра вовремя не закроется. О том, что происходит при его встрече с поршнем, лучше не думать...

Без вскрытия мотора можно попытаться ликвидировать только засорение клапана – тщательной промывкой двигателя специальными моющими маслами или присадками. Другие неисправности требуют демонтажа части деталей ГРМ, расположенных в головке цилиндров, и вызывают необходимость привести в порядок детали гидрокомпенсаторов.

Детали гидрокомпенсатора: 1 – втулка плунжера; 2 – стопорное кольцо; 3 – плунжер; 4 – клапан плунжера; 5 – пружина плунжера.

После разборки детали гидравлики тщательно промойте. Затвердевшие отложения масла удалите механическим путем. Продуйте детали сжатым воздухом и, смазав моторным маслом, соберите плунжерную пару, убедившись в отсутствии люфта.

Компенсаторы без признаков износа, зарядив их маслом, проверьте «на жесткость». Для этого перед сборкой залейте во втулку моторное масло и вставьте в нее подвижный элемент (плунжер или втулку с плунжером – в зависимости от конструкции). Процесс «вдавливания» исправных деталей потребует приложения серьезных усилий. Вам поможет струбцина. Учтите, при этом гидротолкатель должен располагаться в рабочем положении, иначе воздух не выйдет из внутренних полостей. Сжимайте плунжер плавно, чтобы не повредить точно обработанные поверхности деталей. Когда плунжер доберется до своего места, установите запорное кольцо. Только тогда гидрокомпенсатор готов к установке в мотор. Если плунжер удалось вдавить в корпус пальцами – не сомневаясь, меняйте все устройство в сборе: перед вами «ватный» компенсатор!

Кстати, помимо проверки работоспособности, сжатие струбциной обеспечит полное «изгнание» воздуха из плунжерной пары и исключит длительную работу мотора (при первом пуске) с «грохочущими» (а значит, незаполненными) гидрокомпенсаторами. Не доводите ремонт до абсурда – возникновения разрушительных ударных нагрузок в механизме привода клапанов.

Но не торопитесь собирать ГРМ окончательно – присмотритесь к поведению компенсаторов при контакте с тыльной стороной распредвала. Затяните крышки опор распределительного вала: заполненный маслом гидрокомпенсатор должен опустить, иначе говоря, – приоткрыть клапан. В таком положении детали гидравлики зажаты и потому не вращаются. По прошествии 5–15 секунд клапанная пружина должна вогнать плунжер во втулку, а сам клапан закрыть. Теперь компенсатор сможет достаточно свободно вращаться под кулачком.

Отклонения от описанной схемы недопустимы. Зажатые детали указывают на недостаточность хода плунжера при сжатии или, наоборот, неполный выход плунжера из корпуса. В том и другом случаях повторите разборку, дефектовку компенсатора, замените негодные детали.

При сборке механизма, подобного Honda NV750, обратите внимание на положение эксцентриковой оси коромысла: поворачивая шлиц вала, добейтесь того, чтобы толкатели поджимающих пружин максимально полно утонули в гнездах. Иначе при первом же пуске услышите в моторе не только грохот, но и... увидите толкатели, пробившие клапанную крышку.

Редакция благодарит за помощь в подготовке материала сервисный центр «Moto-Help».

Разборка гидротолкателя разваль-цовкой запорного кольца.

Надевание запорного кольца на компенсатор после «зарядки».

Окончательная фиксация запорного кольца.

«Зарядка» гидрокомпенсатора маслом с помощью струбцины.

ПОЧЕМУ ФАЛЬШИВЯТ?

Точно диагностировать состояние конкретной детали мотора по ее звучанию – дело суперасов. Но выделить «киксующую» группу «инструментов» и вовремя вывести их из «оркестра» по силам многим.

Недавно купил подержанного «японца» с движком, оснащенным гидрокомпенсаторами клапанов. Отметил одну особенность: после пуска мотора клапаны стучат в течение минуты, но потом затихают. Это признак неисправности газораспределительного механизма? Или компенсаторы и должны так работать?

Илья НИФОНТОВ, г. С.-Петербург

Ваше подозрение на неисправность, поселившуюся в моторе, верно. Но, скорее всего, ГРМ в порядке. Стук его деталей обусловлен слабым нарастанием давления в системе смазки – масло с замедлением поступает в полости компенсаторов, и двигатель какое-то время работает с увеличенным зазором в клапанах. Срочно проверьте исправность маслонасоса и состояние фильтра – замерьте контрольным манометром давление в системе смазки. Если масло в мотоцикле не меняли с момента покупки и в его соответствии данному мотору вы не уверены, слейте старую жидкость. Перед заправкой двигателя свежей смазкой советуем очистить маслосистему от загрязнений промывочным составом – специальным маслом или присадкой.

При резком наборе оборотов или полной нагрузке двигателя моего «Урала» цилиндры начинают издавать отчетливые металлические стуки. На холостых оборотах и средних нагрузках мотор не стучит. Подскажите, в чем причина? И как от стука избавиться?

Сергей АНТОНОВ, г. Королев, Московская обл.

Появление «металлического» стука в цилиндрах при разгоне и режиме полного «газа» может быть вызвано двумя причинами. Первая – детонация топлива. Заправьтесь бензином с более высоким октановым числом. Если нештатные звуки пропадут или их уровень резко снизится, то будьте уверены: детонация порождена нарушением регулировок мотора.

Тогда проверьте следующие позиции: настройку начального угла опережения зажигания, соответствие калильного числа свечей зажигания двигателю, люфты и наличие повреждений пружин в механизме центробежного регулятора зажигания.

Вторая причина – возможно, ослабли возвратные пружины одного или нескольких клапанов, из-за этого клапаны могут не вовремя закрываться и биться о поршень. Чтобы выяснить работоспособность пружин, придется демонтировать головки цилиндров и проверить, есть ли отпечатки «встречи» на тарелках клапанов и донышках поршней. Если их обнаружите, советуем заменить не только ослабевшие пружины, но и весь комплект, не дожидаясь, когда остальные клапаны тоже «забарабанят» по поршням.

Пару лет назад приобрел подержанную «Хонду». Когда проехал на ней 10 тыс. км, застучали гидрокомпенсаторы клапанов. В техцентре их заменили, и с тех пор стук клапанов стал «плавающим» – то возникает, то пропадает. Может, механики установили в мотор бракованные компенсаторы?

Михаил ВИДУЛОВ, г. Москва

Не стоит винить механиков. Причина стука, скорее всего, кроется не в качестве новых деталей, а в том, что износились, то есть увеличились в диаметре посадочные отверстия гидрокомпенсаторов в головке цилиндров, и компенсатор перемещается не только вдоль оси стебля клапана, как и положено, но и в поперечной плоскости – вот и бьется о стенки направляющего отверстия. «Замолчат» клапаны только после того, как вы замените корпуса головки цилиндров.

Но не паникуйте и не суетитесь – этот дефект не «криминальный», с подобным стуком двигатель способен исправно работать несколько лет. Другое дело, если вас «достают» чужеродные звуки. Уровень шумов понизите, если примените моторное масло повышенной вязкости и качества. Тем самым и замедлите износ узлов. Желательно еще и регулярно добавлять в масло присадки – реметаллизанты. Вливайте их в двигатель при каждой очередной замене масла.

Установил на мотор «Иж-Ю5» коленвалы с сепараторными подшипниками вместо втулок. После 100 км пробега возникли стук и вибрация. Почему? И что все-таки надежнее – сепараторные подшипники или втулки?

Константин ЕЖОВ, г. Рубцовск, Алтайский край

Стук в кривошипном механизме двигателя появляется при разрушении подшипников коленвала, прослаблении цапф, износе картерных постелей вала и подшипников головок шатунов. Прослушав стетоскопом мотор, работающий на холостых оборотах, определите месторасположение шума. Если стук доносится из нижней части двигателя – из зоны напротив звездочки коленвала, ищите неисправность в деталях кривошипа. Если стучит в верхней части цилиндра (звук звонкий, металлический), – изношено сочленение шатуна с поршнем. В обоих случаях двигатель придется разобрать, измерить элементы кривошипа и заменить изношенные детали. Похоже, что вам достался «левый» вал. Советуем демонтировать его как можно скорее, пока он не нанес повреждений дорогостоящему картеру двигателя.

Шатуны с втулочными головками надежнее – площадь контакта поршневого пальца с втулкой значительно большая, чем у пальца с сепараторным подшипником. Конечно, при условии, что втулка правильно обработана и перпендикулярность пальца по отношению к коленвалу соблюдена. Такое сопряжение прослужит дольше «роликового». Да и качество ижевских сепараторов пока оставляет желать лучшего.

ГРЯЗЬ, ВОДА, УДАВКА

ДИАГНОСТИКА ХОДОВОЙ ТЯЖЕЛОГО ATV

Павел ХУДОВ, механик «Панавто Ко» (Москва), центр технического обслуживания Yamaha

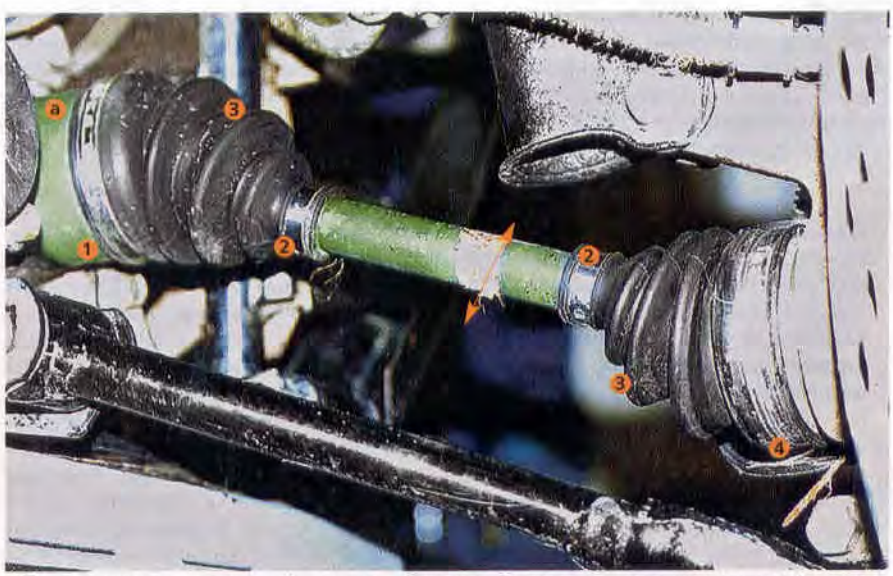
ЛИХОДЕИ

Агрегатам ATV уготован сущий ад: он постоянно выдерживает атаки камней и воды, прыжки через ямы и падения во рвы... Все это не улучшает самочувствие «железа». Но формула 4x4 таких испытаний не боится – так ее спроектировали, и тому она соответствует. Все же оговориться нужно: пилот обязан вовремя устранять последствия экстрима.

Первейшие «вредители» машины – лески и веревки, которые вечно теряют рыбаки и охотники. Эти якобы безобидные «ниточки» легко наматываются на полуоси приводов и способны разрезать пыльники шарниров (ШРУСов) полуосей. Вода, нашедшая доступ к шарикам ШРУСа, немилосердно повредит дорогостоящий узел за считанные дни. Так что после длительных поездок обследуйте «резинки» и освободите их от «удавок». Слегка сожмите каждый пыльник рукой и удостоверьтесь в его упругости (это признак сохранения герметичности). Проверьте не только наличие стяжных хомутов, но и плотность их посадки – вращаться рукой они не должны. Потерянную деталь временно (подчеркиваем – именно временно!) замените кольцом из мягкой проволоки. Сделайте это не затягивая, но закрепляя проволочный хомут, следите, чтобы он не разрезал материал пыльника.

Проконтролируйте и износ ШРУСов: раскачайте в поперечной плоскости каждую полуось, убедитесь в отсутствии люфтов и посторонних звуков – щелчков и скрипов. Обратите внимание на место выхода ведущих валов из коробки передач: частенько веревочки затягивает и туда, при этом сальник фланца может «раскрыться», и масло начинает убегать из КП. Обнаружив течь, аккуратно освободите зону сальника от мусора. Через день-два езды обязательно осмотрите ведущие ШРУСы: если на каком-нибудь шарнире появился потек масла, придется передать ATV в руки квалифицированного механика для замены порванного уплотнителя.

Доставляет неприятности и солома: смешанная с водой и грязью, она обожает забиваться под защитные кожухи



Проверьте элементы полуоси: 1 – внутренний шарнир; 2 – хомут; 3 – пыльник шарнира; 4 – наружный шарнир; а – зона расположения сальника коробки передач. Износ шарниров диагностируется нажатием на полуось в направлении, указанном стрелкой.

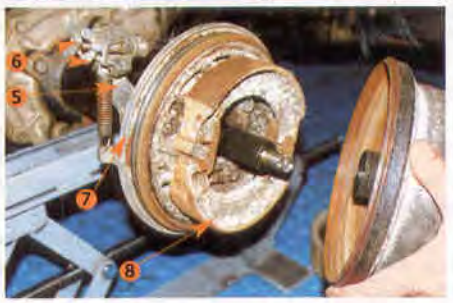
Зоны скопления грязи у наружных шарниров: а – передняя полуось; б – задняя полуось.

Элементы системы охлаждения двигателя ATV, подверженные засорению: 1 – защитная решетка; 2 – радиатор; 3 – вентилятор.

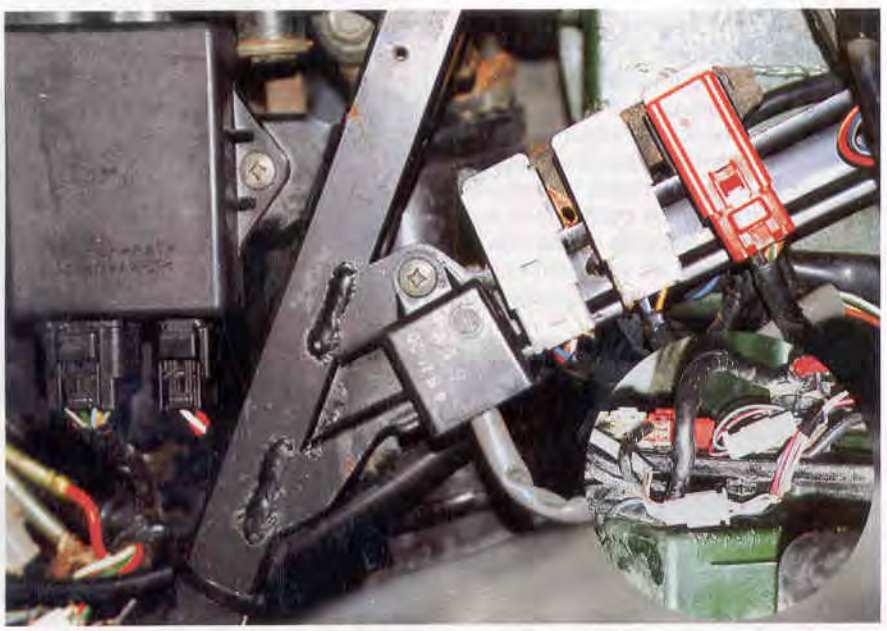
ШРУСов, образуя при высыхании слой «штукатурки», насыщенный каменьями. Для резины соседство подобного «кирпича» – реальная опасность войти с ним в контакт, и шина испортится, посему щитки очищайте тщательно.

Не полезна травка и системе охлаждения. Поселившись на радиаторе и в кожухе электровентилятора, она может вызвать перегрев мотора. Забитые грязью соты промойте струей воды, затем вручную удалите солому с обеих сторон обрешетки теплообменника и крыльчатки вентилятора. Предупреждаем: не используйте высокий (более 1 атм.) напор воды – он способен повредить фольгу охлаждающих ячеек.

Даже рыхлая и пыльная землица – губитель ATV: коркой грязи постепенно обрастают днище и ходовая часть. Можно понадеяться на то, что, мол, высохнет месиво – само отпадет. Не заблуждайтесь: такое накопительство вредно сказывается на блоках электрики внедорожника. Вы правильно полагаете, что все коммутаторы и реле ATV выполнены в водозащищенном исполнении, но многомесячная грязевая оболочка, насыщенная солями (природа ими богата) – все равно, что гальванопара для соединений проводов. Блуждающие токи постепенно сжирают даже самый устойчивый металл, а уж нормальную проводимость разъемов электроцепей нарушает всего в течение сезона. Защитить их просто: после «грязевых ралли» надрайте «электрическую зону» до блеска. Убрать остатки воды, осушив блоки струей воздуха, – процедура желательная, а вот абсолютно обязательно вытеснить влагу с разъемов – поработайте над ними специальными аэрозольными проникающими смазками (скажем, WD-40).



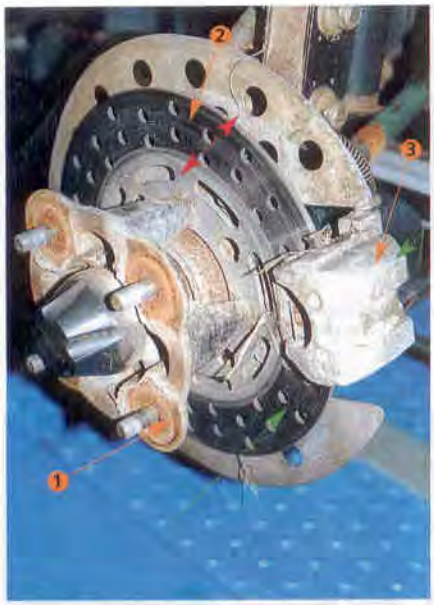
Проинспектируйте барабанные тормоза: 1 – тормозной барабан; 2 – опорная шайба; 3 – корончатая (шплинтуемая) гайка; 4 – возвратная пружина; 5 – рычаг вала привода тормозных колодок; 6 – гайки, регулирующие натяжение тросов тормоза; 7 – резиновое защитное кольцо; 8 – тормозные колодки; 9 – буферное кольцо; 10 – указатель износа колодок: а – выработка накладок отсутствует, б – накладки сточились до предела.



Очистите блоки управления электроснабжением и разъемы проводки.

НЕ ПРОСТО СДУТЬ ПЫЛЬ...

Особо позаботьтесь об исполнительных механизмах тормозов – они подвергаются совокупному удару всех «лиходеев». «Тормозные» рекоменда-



Определение состояния ступицы и дискового тормоза: 1 – ступица; 2 – тормозной диск; 3 – суппорт. Зелеными стрелками указаны направления приложения усилия для проверки подвижности суппорта, красными – для проверки работоспособности подшипников.

Расположение дискового тормоза на задней подвеске: 1 – редуктор заднего моста; 2 – тормозной диск; 3 – суппорт.

ции даем для продвинутых владельцев, не брезгающих общением с домкратом и гаечными ключами.

Если в вашем ATV тормоза барабанного типа, советуем тщательно проверять их хотя бы один раз в сезон. Ослабьте крепление колеса, приподнимите экипаж надежным домкратом (желательно использовать и страхующую стремянку), освободите барабан от колесного диска, открутите крепление ступицы и аккуратно снимите барабан со шлицевого вала. Открывшаяся картина подскажет дальнейшие действия: очистите металлические поверхности и фрикционные накладки струей «Очистителя поверхности моторов». Учтите, резиновому антигрязевому кольцу такая химия противопоказана! Этот уплотнитель промойте водой, а если есть возможность, обдайте его сжатым воздухом и освежите материал легкой дозой силиконовой смазки.

Сборку ведите в обратной последовательности. Рекомендуем смазать шлицы вала ступицы и не забудьте застопорить гайку барабана шплинтом. Если необходима регулировка приводов тормоза, начните ее с троса педали – закручивая барашек, добейтесь свободного вращения колеса при минимальном зазоре «барабан-колодка».

Затем займитесь стояночным приводом: натяните трос так, чтобы управляющая ручка без сверхусилия устанавливалась на фиксатор и одновременно не срывалась с этой защелки. Перед монтажом колесного диска проверьте целостность резинового буферного кольца и очистите его посадочные поверхности.

Дисковые тормоза лучше противостоят внешним воздействиям, чем барабанные, но проверить не лишне и их. Тем более, что доступ к ним не затруднен. На передней подвеске достаточно поочередно снять колеса (по описанной технологии). Задние диск и суппорт еще более доступны: загляните ATV «под хвост» – убедитесь в этом сами.

Поэтому ограничусь советом только о «передке». Учтите, в этой зоне есть еще ряд деталей, в исправности которых стоит убедиться. Все операции исключительно просты, а затраты времени на диагностику сводятся к минутам.

Обхватите одной рукой тормозной диск, а другой скобу суппорта и «сожмите» узел. Тормозная скоба обязана переместиться по направляющим плавно, без явного сопротивления. Если не так, значит, пошла коррозия в элементах суппорта, и вскоре неизбежно свидание с ремсервисом. Разве что наездник готов мириться с вечным подклиниванием тормозов, а в скором времени и заменой диска. Пригодность колодок к остановке экипажа определите по толщине накладок: допустимый остаток феродо – не менее 0,7–1,0 мм.

Способ проверки износа шаровой опоры.

Беритесь двумя руками за тормозной диск и раскачайте его. Попытка должна окончиться ничем, то есть люфтов в шариковых упорных подшипниках не должно быть.

Чтобы оценить состояние шаровых опор, вложите монтировку или схожий инструмент между клеммой поворотного кулака и нижним рычагом подвески. «Убитая» опора поддастся нажиму, и шаровой палец передвинется по горизонтальной оси. Дееспособная деталь будет стоять намертво.

В рулевых тягах шарнирные пальцы обязаны поворачиваться в своих постелях без сопротивления (закусывания) руке пилота. На попытку переместить тягу в сторону рычага поворотного кулака исправные шарниры не должны реагировать.

Не откладывайте замену износившихся подшипников и «шаровых» деталей. Надежность и долговечность всех элементов передней подвески во многом зависит от «беззазорности» каждой, даже самой мелкой составляющей конструкции.

Для механиков-профессионалов эти советы вряд ли станут откровением. Но «профи», как и число авторизованных сервисов для ATV, в России мало. Соблюдение этих достаточно простых правил обслуживания внедорожника позволит их владельцам избежать разорительных затрат на восстановительные работы. ⏮

Проверка работоспособности рулевого шарнира.

ЛОСК

СРЕДСТВА ДЛЯ ОБЛАГОРАЖИВАНИЯ ЭКСТЕРЬЕРА МОТОЦИКЛА

Что ждет мотоцикл вне уюта салона? Кислотные дожди, размазанные по краске насекомые, «памятки» птиц, брызги расплавленного битума... Пара лет – и блеск экипажа тухнет, блекнет эмаль, не смываются пятна на пластике и коже...

Максим ШУШУНОВ,
художник-дизайнер, Москва

МОЙ НЕ ДО ДЫР

Как мотоцикл вымыть? Можно обратиться в специализированный сервис. Но это не дешево, да и «банщикам» порой неведомо, чем (кроме как струей воды) воспользоваться, а часто и набора косметических средств у них попросту нет. Но можно, истратив значительно меньшую сумму, приобрести нужные препараты и обслужить байк самому.

Приступая к мойке, определите температуру мотоцикла: тыльная сторона кисти должна ощутить прохладу. Не жалейте воды: ее на байк расходуется не меньше 40–50 л. Хотите застраховаться от неприятных последствий – пользуйтесь исключительно автошампунями. Их густая пена эффективно растворяет и поглощает въевшуюся грязь и спасает краску от царапин. А шампунь с добавками воска не только моет, но и создает защитный слой на очищенной поверхности. Исключительно опасно использовать бытовые моющие средства: содержащиеся в них мощные растворители угробят навсегда блекс лакокрасочного покрытия.

Но одного лишь усердного «мойщика» мало – нужны еще и «помощники», скажем, губка или варежка. Они с особой осторожностью гладят мотоцикл, грязь «прячут» в свои поры или ворс ткани и не скоблят лак.

Порою шампунь пасует перед стойкими пятнами битума и исключительно едкими, намертво присохшими трупами насекомых. К останкам и кляксам примените специальный очиститель лакокрасочных покрытий. Действует он быстро, а сколько его следует держать, не удаляя, указано в инструкции. Проспите – и «чистящая сила» окажет дурную услугу: верхний слой краски может потускнеть.

Ополосните вымытые поверхности и обязательно осушите: испарившись, крупные капли воды оставят стойкие известковые пятна. Удобная «сушилка» – синтетическая замша, она и влагу впитывает отлично, и служит, что называется, вечно. Можете использовать махровую ткань, но обязательно из 100-процентного хлопка. Если после «бани» на ткани грязные пятна, вы – халтурщик. Все операции повторите заново.

СТЕРЕТЬ, ПОГЛАДИТЬ, ЗАМАЗАТЬ

После мойки возьмите «тайм-аут»: осмотрите, не осталось ли где грязных разводов? С поблекших зон мягко (без нажима!) удалите муть тряпочкой со слоем специального микроабразивного состава. К «прострелам» коррозии примените преобразователь ржавчины – снятие окисла происходит буквально на глазах. Устранить повреждения эмали поможет восковой тонирующий карандаш – с мелкими царапинами он справляется отлично.

Чтобы поддержать приглядность

Цивилизованные байкеры Европы тратят за год на косметику для мотоцикла 100–150 долларов. Японцы и того больше – до $200. Не потому, что с жиру бесятся, – они умеют считать деньги. И будучи людьми дальновидными, знают, что за далеко не новый, но лощеный байк, когда настанет время продавать, и цену можно выручить приличную, а не полушку. Еще один стимул содержать мотоцикл опрятным: психологи утверждают, что на неухоженном байке резко повышается вероятность угодить в аварию. Потому что на дороге он воспринимается другими водителями как мерзкий грязный кот – вызывает желание пнуть, вышвырнуть прочь с дороги.

пластика, стекла, металла и резины, существуют особые средства. Какие выбирать препараты?

Если после мойки пластмассовые «обвесы» выглядят «седоватыми», используйте не первый попавшийся очиститель, а средство с пометкой: «Восстанавливает блеск и формирует защитную пленку». Окончательный лоск наведите аэрозольным средством для полировки пластиков.

Помутневшим фарам и поворотникам жидкость для мойки стекла прозрачность не вернет. Советуем купить очиститель, на этикетке которого должно быть указано: «Чистящий, полирующий и защитный эффект». Другими средствами удалить въевшийся в оптику чад городского смога не удастся.

Сберечь первозданный вид покрытий из кожи особенно важно: трещины и потертости поверхности на ней необратимы. Средства для ухода за натуральной обивкой весьма недешевы, однако не экономьте: едва заметите признаки складок или обветшания «салона», не раздумывая тратьтесь на «Очиститель и кондиционер». Замена «дивана» еще более разорительна.

Очистить от грязи металл силового агрегата и колес мотоциклов секонд-хэнд способны далеко не все растворители. Гарантированный способ – использовать жидкость из флаконов с надписью «Для сильно загрязненных двигателей». Эти препараты расправятся с любой чумазостью даже литых дисков. Легкие сплавы обретут стойкость к любым средам под воздействием «Очистителя хрома с защитным эффектом». А чтобы очищенные колеса тут же не замусорили старые «запыленные» колодки, обработайте их «Очистителем тормозов». Струя из баллончика отмоет накладки, благодаря чему попутно повысится эффективность тормозной системы.

Хром полируйте при каждой мойке. Если «дыры» в нем уже наметились, воспользуйтесь разнообразными «Преобразователями ржавчины для хрома». До первоначального блеска они хром, разумеется, не доведут,

* Затраты времени на проведение работ и стоимости препаратов.

но ржа исчезнет как не было.

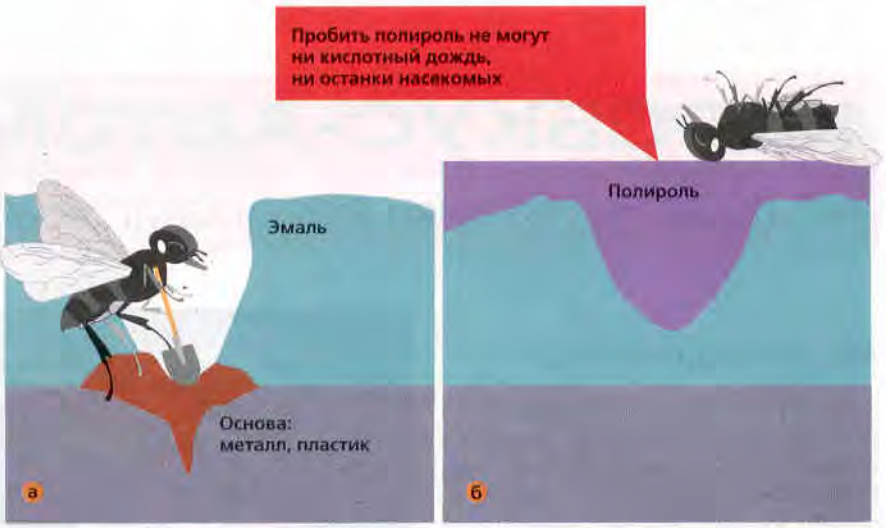
Хоть до дыр три-не три шампунем потрудившиеся покрышки, но лоска им не вернуть, однако резину освежит «Защита для шин». Препарат вернет колесам и естественный блеск новой резины, и попутно придаст способность отторгать дорожную грязь.

ДО ЗЕРКАЛЬНОГО БЛЕСКА

Без полироли все ваши усилия и затраты на косметику для эмалей пойдут прахом. Она та защита, которая убережет от «разбоя» внешней среды вашу собственность. Полироли более надежны, чем воски автошампуня, у них «на службе» ряд веществ повышенной прочности: полимеры, силиконы и тефлон. Пробить их слой не по силам ни «кислому» дождю, ни мухе-«камикадзе». Способ их применения прост: большинство полиролей достаточно нанести тонким слоем на деталь, дать препарату подсохнуть и отполировать чистым, не ворсистым полотенцем.

Оценить, что получилось, легко. Полейте обработанную поверхность водой – жидкость должна собраться в крупные капли. Вот теперь можете быть уверены, что и дождь, и брызги дорожной слякоти на мотоцикле не задержатся. И еще, сопротивляемость полироли загрязнениям сделает повседневный уход за техникой занятием необременительным.

Как часто следует повторять «косметические» операции? Обычно полироли выдерживают до 30–40 моек, но не стоит ждать, когда полностью исчерпается их лимит надежности. Рекомендуем проводить полировку раз в три месяца или после исчезновения эффекта каплеобразования.



Состояние лакокрасочного покрытия: а – незащищенный участок лакокраски; б – покрытие защищено полиролью.

КАКУЮ ВЫБИРАТЬ КОСМЕТИКУ?

Рекомендуем продукты тех фирм, которые предлагают наиболее полный «модельный ряд» препаратов – речь идет о гарантии их безусловной сочетаемости, неотторжения. Фирменная автокосметика не дешева, но по сравнению с чем? **Поскупитесь – и узнаете цену перекраски байка или замены оперения, тогда самый щедрый возопит: «Караул – грабят!» Так что отдавайте предпочтение авторитетным компаниям.**

Убедитесь в том, что на этикетке флакона текст на русском языке. Нет его – откажитесь от покупки. Внимательно изучите инструкцию по применению. Опробуйте действие препаратов на малом и неприметном участке покрытия.

Для новых мотоциклов, пока их облицовки еще в идеальном состоянии, рекомендуем применять бесцветные полироли.

Обрабатывайте поверхности, когда они прохладные и расположены вне прямых солнечных лучей (на нагретых поверхностях капли воды и шампуня высохнут быстрее, чем успеете удалить их замшей, а образовавшиеся разводы стереть сложно). Некоторые виды очистителей, разогретые сверх меры, удаляют и то, что надо, и что не надо.

Растирание пересохших полиролей приведет к появлению царапин на эмалях. «Нюхнувшему пороху» секонд-хэнду полезнее всего полироль цветообогащенная.

Защитная полироль не показана свежеокрашенным поверхностям. Эмаль затвердевает и приобретает прочность 30–40 дней – все это время она должна оставаться в контакте с атмосферой.

Восковой тонирующий карандаш: а – царапина на эмали; б – дефект исправлен косметикой.

Покрытие смочено водой: а – полироль сохранила защитные свойства; б – слой полироли пора обновлять.

КОРОБКУС-АВТОМАТИКУС

НЕ ВСЕХ УСТРАИВАЮТ ВОЗМОЖНОСТИ ВАРИАТОРА

Андрей ТРОЩЕНКОВ, Москва

Вариатор устроен достаточно просто: две пары конических шкивов, ведущих и ведомых, объединены клиновидным ремнем. В начальной стадии разгона скутера половинки ведущего шкива разведены и образуют небольшой диаметр, а ведомого, наоборот, под воздействием пружины сведены вместе и образуют шкив большого диаметра. Мотор набирает обороты – и ведущие шкивы под влиянием центробежной силы роликов-грузиков начинают сходиться, а ведомые – расходиться. При максимальной скорости передний шкив достигает максимального диаметра, а задний сходится до минимума. Передаточное отношение увеличивается, а вместе с ним нарастает и скорость.

Искушенный скутерист зачастую не удовлетворен стандартом, предложенным производителем. Можно ли при помощи отстройки вариатора увеличить максимальную скорость и динамику разгона? Да. Но для этого придется поменять некоторые узлы на тюнинговые.

Вариатор выдает максимальную мощность в тот момент, когда скутер наберет максимальную скорость. К примеру, двигатель развивает 6 л. с. и максимальную скорость при 5600 об/мин. Решающий фактор эффективной работы вариатора – правильно подобрать вес роликов. Если поставить излишне тяжелые, то вариатор будет преждевременно нагружать двигатель, а тот, в свою очередь, не сможет «раскрутиться» и войти в режим максимальной мощности. Как результат – вялый разгон. Установите слишком легкие – и мотор быстро наберет максимальные обороты, но вариатор будет очень медленно «снимать» нагрузку.

Для продвинутых скутерменов многие фирмы производят специальные наборы. Наиболее известные – Malossi и Polini. Для тюнинга вариатора поставляются комплекты роликов разного веса, их удобно менять при настройке. Но они, как правило, не подходят к оригинальным вариаторам.

Совет: приступайте к настройке вариатора лишь тогда, когда будете полностью уверены в том, что двигатель исправен. Если выяснится, что

1

2

после промывки фильтра, карбюратора или установки новых поршневых колец характеристики мотора изменились, то и вариатор придется перестраивать.

Подбор роликов осуществляется опытным путем, остаются те, с которыми скутер разгоняется до максимума наиболее динамично. Если у вас только три набора роликов, можете подобрать из них комбинации. Устанавливать их надо через один и тройками, т. е. три ролика – одного веса и три – другого. Это, конечно, временная мера для выяснения веса грузов, необходимых для настройки. Впоследствии купите нужные ролики отдельно.

Совет: если двигатель не спортивный и не оборотистый, то регулировку можно начать с более тяжелыми грузиками. И наоборот, при высокооборотистом двигателе – с более легкими.

Если устанавливать тюнинговый вариатор на 70-кубовый мотор, то придется монтировать и более жесткую пружину в ведомых шкивах – это исключит проскальзывание ремня. Запомните, что замена пружины в уже настроенном вариаторе повлечет повторную настройку. На многих моделях скутеров можно сменить и один из ведомых шкивов, что позволит увеличить диапазон передаточных отношений вариатора. Можно установить чуть более длинный ремень – он расширит рабочую амплитуду шкивов.

Но этим выбор компонентов не заканчивается. Существуют киты, позволяющие заменить как ведущие, так и ведомые шкивы. Их использование поможет максимально улучшить динамические и скоростные характеристики.

Практика. Чтобы добраться к вариатору, снимите его крышку (педаль кикстартера не трогайте – она снимется вместе с корпусом). Застопорите коленчатый вал монтажкой, вставив ее между зубцами венца и отливом картера, и открутите винт, притягивающий друг к другу ведущие шкивы (фото 1). После этого можно снимать внешний шкив и ремень. Полностью вытяните втулку-ось и, придерживая внутреннюю щеку вариатора за тыльную сторону, снимите ее окончательно (фото 2). Обеспечьте себе доступ к роликам: открутите три винта и снимите защитную крышку. О том, что делать с роликами, рассказано выше. Сборку узла производите в обратной последовательности. Следите за тем, чтобы при установке ролики не выпали.

Перед заменой пружины в ведомом шкиве следует барабан сцепления зафиксировать и открутить центральную гайку. Не пытайтесь блокировать заднее колесо тормозом. Во-первых, это не всегда эффективно, во-вторых, блокировкой создаете чрезмерные нагрузки на редуктор. Удобно пользоваться съемником шкива, изготовленным самостоятельно (фото 3). Просверлите в отрезке железного уголка отверстия, расстояние между которыми должно быть равно расстоянию между двумя соседними отверстиями на крышке барабана сцепления. Вкрутив в отверстия в уголке винты М6, закрепите их гайками. Вставив съемник в отверстия барабана сцепления, ослабьте гайку (фото 4). Открутив ее, снимите весь блок шкивов с оси (фото 5). Теперь ключом, надетым на центральную гайку, фиксирующую механизм, открутите и ее (фото 6). Будьте осторожны, сожмите половинки шкива струбцинами. Не сделаете этого – гайка открутится, освобожденная часть может «выстрелить» вверх.

Поменяв пружину, приступайте к сборке. Самое сложное в этой операции – сжать новую пружину и свести обе половинки шкива. Для этого также нужно использовать струбцины.

Сборка производится в обратной последовательности. При установке узлов обязательно заполните пластичной смазкой игольчатый подшипник оси ведомых шкивов и втулку-ось. Не переусердствуйте: излишки могут попасть на ремень, и тогда придется опять все разбирать и чистить. Перебирая вариатор, будьте осторожны и аккуратны. Срыв резьбы на коленчатом валу или на оси редуктора чреват заменой дорогостоящих узлов. ⏮

Благодарим фирму «Скутерия» за консультации.

Отказ стартера российского оппозита – не редкость. А все потому, что он – «мешаных кровей», да еще и не лучших. От ирбитского завода в нем только передняя крышка. Остальное – от стартера печально известной иномарки – «Таврия». А ее «пускач» самый ломкий.

ВЗБОДРИТЕ «ПУСКАЧ»

РЕМОНТ ЭЛЕКТРОСТАРТЕРОВ «ВОЛКОВ» И «ВОЯЖЕЙ»

Николай МЕЛЕХИН, механик с 20-летним стажем, г. Москва

Оживить систему электрозапуска можно и так – купить новый стартер. Но он обойдется в 1700 рублей. Купить «таврический» стартер и поменять ему «морду» на ирбитскую? Еще дороже – на авторынке он стоит 2000–2300 деревянных.

А так ли сложно починить? Ведь стартер – это простейший электродвигатель постоянного тока, и его неисправности в 90% случаев связаны с потерей контакта в одной из цепей. Найти и ликвидировать такой обрыв по силам каждому. Из инструмента вам потребуется пара гаечных ключей, отвертка и паяльник. Приступим?

Отключите аккумулятор от бортовой сети. Удалите со стартера питающий кабель и клемму включения втягивающего реле. Бывает, стартер «закусывает» в силовом агрегате – помогите ему отсоединиться жалом отвертки, вставленным между передней крышкой и картером силового агрегата.

Стартер тщательно вымойте, протрите насухо все поверхности. Ни влага, ни грязь внутренностям электромотора, как сказал бы Эскулап, не показаны.

Открутив гайку, снимите провод питания электродвигателя. С помощью отвертки и гаечного ключа отсоедините втягивающее реле. Осмотрите подвижный якорь электромагнита: он должен свободно перемещаться в корпусе реле. Шероховатости и выбоины заровняйте мелкой шкуркой.

Если стартер при пуске яростно щелкал и напрочь отказывался вращаться, вскройте контактную группу втягивающего реле. Действуйте в следующей последовательности: отверткой открутите два винта крепления пластиковой крышки, паяльником удалите припой с клемм питания электромагнита. Снимите крышку и осмотрите три контакта. Грязь, нагар или следы эрозии зачистите напильником до блеска. Катушку понюхайте: если в нос ударил запах горелого, – проверьте изоляцию обмотки мегомметром (спросите этот прибор у электрика).

Бывает, стартер вращает двигатель, но вяло. Виноват в этом щеточный узел. Вскройте его. Расположив стартер вертикально, открутите два стяжных болта статора электродвигателя. Снимите кожух-щеткодержатель и осмотрите коллектор. Его поверхность должна быть гладкой, без следов загрязнений и подгорания. Таких изъянов нет только у нового стартера, а поработавший всегда нуждается в очистке. Пыль от изношенных щеток удаляйте тампоном, смоченным бензином. Окисленный или подпорченный искрой коллектор зачистите мелкозернистой шкуркой со стеклянным покрытием (не грубее!).

Проверьте подвижность щеток в направляющих пазах. Заедания, вызванные попаданием грязи, обычно ликвидируются без замены деталей. Проверьте, хорошо ли

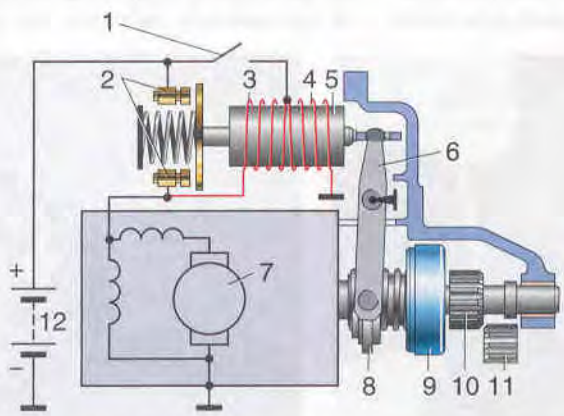


Схема устройства и подключения стартера: 1 – контакты реле; 2 – токоведущие болты; 3, 4 – обмотки втягивающего реле; 5 – якорь втягивающего реле; 6 – вилка привода; 7 – ротор; 8 – поводковая муфта; 9 – обгонная муфта; 10 – шестерня привода; 11 – маховик мотора; 12 – аккумулятор.

притянуты к корпусу провода «минусовых» щеток. Очищенные детали продуйте сжатым воздухом.

Обычно ремонт стартера на этом этапе завершается. Однако, если при пуске мотора стартер стучал и визжал, не сцепляясь с венчиком маховика, разборку придется продолжить, иначе не доберетесь до «виновной» детали – шестерни механизма привода. Расшплинтуйте и выньте ось, на которой качается рычаг привода. Обхватите корпус статорных обмоток левой рукой, а свободной правой нанесите по передней крышке пару легких ударов киянкой с легкосплавным бойком. Вместо нее сгодится и просто кусок мягкого металла. Не переусердствуйте – после удара с размаху стартер может разлететься по углам гаража. Еще хуже, если повредите переднюю крышку. А деталь ведь эксклюзивная, и заказывать ее придется в Ирбите.

Разложив на столе составляющие стартера, внимательно их проверьте. Обмотки ротора не должны иметь механических повреждений, иначе говоря обрывов проводов. Нашли ободранные участки лаковой изоляции? Восстановите покрытие (позаимствуйте лак для ногтей. Подсказать у кого?).

Проверьте подвижность обгонной муфты и шестерни – они должны легко перемещаться по валу ротора. Осмотрите шестерню привода: если зубья выкрошились, придется выложить 150–200 рублей за новую деталь. Небольшие забои «лечатся» с помощью наждака. Чтобы получить в руки эту шестеренку, осадите молоточком опорную муфту и снимите скрытое под ней стопорное кольцо.

Отремонтировав или заменив неисправные детали, приступайте к сборке стартера. С чем обращаться аккуратно?

Кончики вала ротора и «червяк» обгонной муфты смажьте консистентным маслом, обязательно тугоплавким и – чуть-чуть. Избыток смазки, собравшийся в комки на щеточном узле или механизме привода, угробит результаты ремонта. Затягивая крепеж на крышке втягивающего реле, не переусердствуйте: пластик до безобразия хрупок, сломаете крышку – получите лишние хлопоты: она продается только в сборе с катушкой за 250–350 рублей.

Узнать о причинах «недомогания» стартера можно без применения гаечных ключей и отверток – достаточно посетить ближайший автомобильный сервис, оснащенный диагностическим оборудованием.

Как продлить жизнь стартеру

Не «гоняйте» его дольше 15–20 секунд.

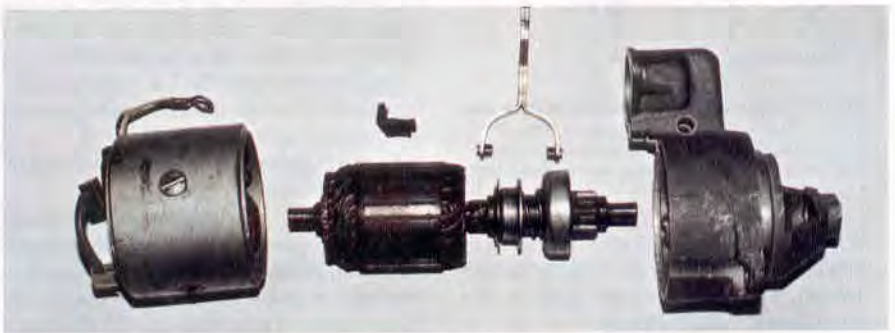
Повторный пуск проводите не ранее чем через полминуты – дайте обмоткам остыть.

Перед повторным пуском убедитесь, что коленвал мотора остановился.

Если стартер не запустил двигатель с трех попыток – ищите причину в самом моторе.

Выключайте стартер сразу после того, как двигатель запустится.

Не пытайтесь стартером привести в движение мотоцикл – этим вы совершаете злостное насилие над техникой.



МОЗГОДРОМ

В редакцию все приходят письма на конкурс полезных, оригинальных и доступных способов доработки и ремонта мотоциклов («Мото», №№ 12-01, с 1 по 7-02). Вон сколько среди наших творцов маленьких шедевров!.. Напоминаем, что принципы, по которым мы оцениваем ваши предложения, – дееспособность средств и способов, доказанная на опыте. Желательно, чтобы ваши разъяснения иллюстрировали чертежи и фотографии. Авторам опубликованных работ начисляется и направляется по почте премия в размере 500 рублей – при условии, что они сообщили паспортные реквизиты, дату и место рождения, номер медицинской страховки и ИНН (если есть). За самую оригинальную и полезную (на усмотрение редакции) разработку начисляется суперпремия – 1000 рублей.

Победителем этого выпуска «Мозгодрома» признан Алексей Гарагашьян (С.-Петербург) – за нестандартные решения в условиях дальнобоя.

ЕСЛИ В ЛЕСУ НЕТ ПРОИГРЫВАТЕЛЯ

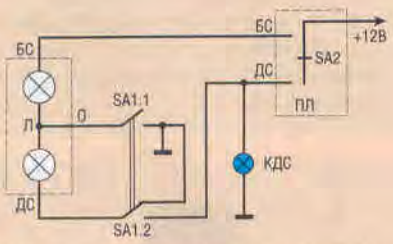
Хочу рассказать, из чего можно изготовить упругую пластинку замка цепи. Свой совет в «Мото» № 3-02 уже давал Сергей Агафонов – он использовал упругие шайбочки, извлеченные из проигрывателя. У меня же замок цепи потерялся в лесу, где с проигрывателями, сами знаете, напряженка. Я раскрутил звуковой сигнал, вынул из него две каленые регулировочные шайбы (с внутренним диаметром 4 мм). Шайбы разрубил острой отверткой, раздвинул концы пассатижами, надел на канавки замка цепи и опять сжал пассатижами.

Проехал 300 км до дома, здесь установил новый замок. А шайбочки вернул на место.

Александр БОЧКАРЕВ,
г. Каменск-Уральский Свердловской обл.

ДНЕМ – С ОГНЕМ

По поводу пункта 8.8 ПДД, гласящего о необходимости включать ближний свет фар при движении на мотоцикле, написано немало. Облегчить участь генератора и лампы фары можно, если установить один тумблер. Схема – на рисунке.



Доработанная схема включения лампы фары: Л – лампа фары; БС – ближний свет; ДС – дальний свет; КДС – контрольная лампа дальнего света; О – общий вывод лампы фары; ПЛ – переключатель левый.

При верхнем положении переключателя SA1 нити лампы ближнего и дальнего света соединяются последовательно. Общая точка соединения нитей О отключается от массы и одновременно вывод ДС лампы Л соединяется с массой. Если теперь включить на руле ближний свет, то через нити лампы потечет один и тот же ток, величина которого будет почти вдвое меньше номинального тока нити накала ближнего света.

По закону Ома уменьшение тока в два раза приводит к уменьшению рассеиваемой мощности в четыре раза, но так как в работе участвуют две нити лампы, то их мощности складываются. Получается, каждая нить светит в четверть накала, а фара – вполнакала. Если при переключении SA1 в верхнее положение переключателем на руле включить дальний свет, лампа фары погаснет – об этом сообщит водителю загоревшаяся лампа КДС.

Переключением SA1 в нижнее положение лампа фары переводится в обычный режим работы.

Схема работает уже два сезона на «Иж-Планете 5».

Дмитрий ЯКОЛОВИЧ,
г. Георгиевск Ставропольского края

Комментарий редакции. В предложенном случае нужно учитывать не только закон Ома, но и то, что по неразогретой нити фары потечет ток, меньше стандартной величины лишь на 26%, в то время как яркость лампы снизится в несколько раз. Езда же с ближним светом – не прихоть ГИБДД, а проверенное (и оплаченное кровью мотоциклистов) требование безопасности. Хитрить ради экономии десятка ватт – все равно, что купить билет и идти пешком. Или ехать с незастегнутым шлемом. Кого обманываем?

ДЛИННЕЕ – ЗНАЧИТ, ЛУЧШЕ!

У «Пилотов» из-за того, что у них слишком короткий маятник, при установке покрышки 3.0x16" протирается корпус воздухофильтра со всеми вытекающими отсюда неприятностями. Один из способов борьбы с ними описывался в «Мото» (№ 3-02, «Мозгодром»). Алексей Сынков «лифтанул» свой мокик – перенес

верхнюю точку крепления амортизатора. Я предлагаю просто удлинить маятник, и сделать это несложно. Потребуется «скальпель», «бинт» и навык наложения швов – то есть «болгарка», стальная пластина (толщиной 7 мм) и сварка.

Работу лучше производить на снятом маятнике – так можно заодно усилить дополнительными косынками крепление амортизатора.

«Болгаркой» вырежьте из пластины заготовку, как показано на рисунке. Разрежьте маятник поперек, примерно в 25 мм от заднего конца. Отрезанный от маятника уголочек с отверстием для натяжения цепи также подготовьте «болгаркой». Осталось все собрать и обварить. Лучше всего использовать электросварку-полуавтомат типа «КЭМПИ» – она обеспечит качество, при котором минимальна вероятность того, что маятник «поведет». Потребуется изготовить и более длинные тягу тормоза и реактивный рычаг, фиксирующий тормозной барабан.

На переоборудованном мокике езжу четвертый сезон и бед не ведаю.

Андрей СИДОРОВ, пос. Ильинский Раменского р-на Московской обл.

БАЛЛОНЧИК ПОД «ГОЛОВУ»

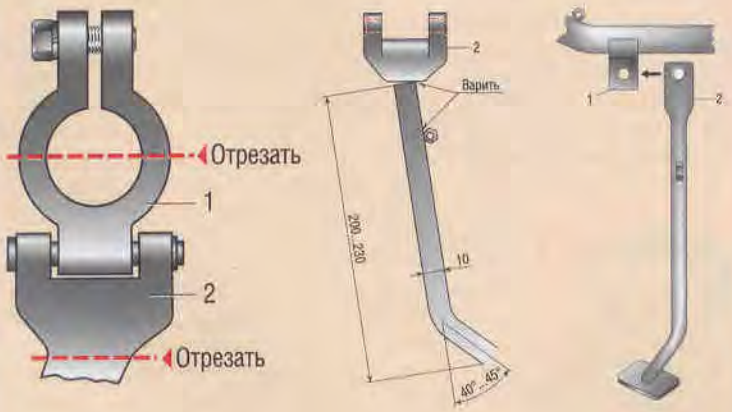
Чтобы изготовить в гаражных условиях прокладку под головку цилиндров, подойдет... аэрозольный баллончик. Конечно, при условии, что он пустой (без давления) и изготовлен из алюминия (встречаются и стальные). У баллончика отрежьте верхушку и донышко и разрежьте его вдоль. Получится прямоугольник – он и есть заготовка. Но перед «художественным вырезанием» для придания ей мягкости отожгите металл – нагревайте открытым пламенем и окунайте в воду.

Вадим ЭНТАЛЬЦЕВ, г. Днепродзержинск, Украина

ДРУГАЯ ЖИЗНЬ КИКА

Когда у «Ижа» изнашиваются шлицы рычага кикстартера, его следует заменить на новый. Но и старый вовсе необязательно выбрасывать – из него выйдет прекрасная боковая подставка.

Собственно, от штатного кика остается фактически поворотный узел – сам стержень подставки изготавливается из стального прутка диаметром 10 мм и длиной 200–230 мм. Старый кик (поз. 2) «болгаркой» обрежьте «под корень» (как показано на рисунке) и к нему приварите выбранный пруток. С другой стороны пруток чуть изогните (на угол 40–45°) и к этому концу приварите пяту. Ее я изготовил из 3-миллиметровой пластины со сторонами 40х45 мм. Можете выбрать другие размеры – все зависит от того, на каких покрытиях ставите мотоцикл. Если только на асфальте – площадь пяты можно и уменьшить.



Ту часть, у которой «кончились» шлицы (поз. 1), следует разрезать пополам «болгаркой» и приварить к раме. (Важное замечание: перед тем, как варить «намертво», следует прихватить и убедиться, что упор расположен под нужным углом.)

Остались мелочи – приварить по месту две гайки М6 для зацепления за них возвратной пружины – и «боковушка» готова. Теперь не нужно ежедневно по многу раз перетягивать вверх-вниз 160 кг «ижевского веса». Мое нововведение уже опробовали приятели на трех мотоциклах, и все довольны!

Алексей ЗАПАРА, г. Изюм, Украина

«ГАРАГАШЬЯНКИ»

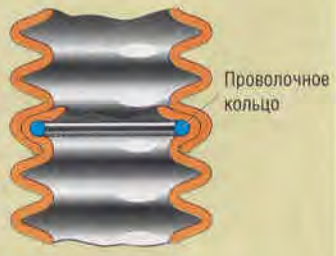
Наш давнишний автор Алексей Гарагашьян из С.-Петербурга прослыл едва ли не самым сообразительным из путешествующих мотоциклистов. Вот его новые шедеврики – посмакуйте. И воспользуйтесь.

● Как-то в лесу спружинило в сторону стопорное поршневое кольцо. Под ногами мох, высокая трава – не найти «беглеца». Тогда снял с коленвала ротор генератора (у всех «Сов», «Минсков» и иномарок он с постоянными магнитами) и стал катать по земле. И минуты не прошло, как кольцо к нему прилипло.

● «Болезнь» всех «Ижей», особенно с люльками – поломки колесных 203-х подшипников. Когда «кончилась» очередная пара, понял: надо ставить по паре подшипников с каждой стороны ступицы. Чтобы поместились, пришлось лишь укоротить на 24 мм распорную втулку. Еще совет: крайние подшипники с наружных сторон должны быть закрытыми. После такого удвоения ресурс подшипников возрос многократно!

● В пути потерянный золотник шины можно заменить (на время!) конической резиновой пробкой, вырезанной из шашки протектора и вкрученной на место штатного золотника.

● Для любителей внедорожного дальнобоя порванная гофра вилки грозит большими неприятностями – потерей работоспособности вилки, а позже и заменой перьев. Лучше сразу устранить неприятность – отремонтировать гофру. Разрежьте до конца (по кругу) порванное место и изготовьте кольцо из пружинистой проволоки диаметром 2–3 мм. Вставьте это кольцо в одну часть поврежденной гофры, а сверху натяните другую часть. Ремонт закончен – без клея и разборки вилки! Если гофра совсем плоха и рассыпается на куски, на время ее может заменить кусок мотоциклетной камеры. Не красиво, но надежно защитит от пыли, грязи и воды.



● Не стоит расстраиваться, если повредилась резьба гайки колесных осей ковровских, минских или чешских мотоциклов. Буквально за 5 руб. в «Автозапчастях» можно приобрести гайки колес и стремянок УАЗов. Автомобильные детали лучше еще тем, что они выше, а значит, способны выдержать большие усилия затяжки.

«КОЛЬЦО»

ИНТРИГА ТОЛЬКО РАЗВОРАЧИВАЕТСЯ

Второй этап чемпионата России по шоссейно-кольцевым гонкам прошел на треке в подмосковном Дмитрове. Его результаты существенно изменили расстановку сил в отдельных классах.

М. КИСЕЛЕВ в ожидании старта

В самом мощном и престижном SS-1000 (стокспорт) битва за лидерство развернулась между Максимом Киселевым (ЮКОС, Москва) и Олегом Серебряковым («Гипер Байк», С.-Петербург). Борьба шла на равных и после двух заездов завершилась с ничейным счетом: каждому удалось выиграть по одному заезду и один раз финишировать вторым. Эта боевая ничья позволила Киселеву сохранить лидерство в общем зачете. На третью ступень поднялся Сергей Карпухин (ЮКОС, Москва).

В другом не менее престижном классе – SS-600 (суперспорт) победил петербуржец Виталий Карпов («Гипер Байк»). Он абсолютный лидер чемпионата – выиграл все заезды. На второй и третьей позиции финишировали, соответственно, москвичи Михаил Михалев («AM Racing») и Александр Седов (свободный гонщик).

В классе 1000-В первенствовал москвич Алексей Дубровский (свободный гонщик), вторым завершил этап Андрей Марцевич («No Name Race», Москва), третьим – его одноклубник Андрей Еремин. В младшем классе – 600-В места на пьедестале поделили так: первое досталось Дмитрию Сумину («Визави Мотоспорт», Москва), второе – Владимиру Иванову (ЮКОС) и третье – свободному гонщику из столицы Михаилу Алешникову.

Николай САМАРИН

«ЭРА РОССИ» СМЕНЯЕТ «ЭРУ ДВУХТАКТНЫХ»

Валентино РОССИ: победы, как разумеющееся.

Шесть побед в семи гонках – таков результат Валентино Росси к моменту подписания этого номера в печать. Теперь уже можно уверенно говорить, что в кольцевых мотогонках наступила эра Росси. Конечно, его мотоцикл – 4-тактный Honda RC211V – очень силен, но такой же мотоцикл и у Торы Укавы, а его выступления в motogp-2002 не столь впечатляющи. Укава после этапа в Ассене отставал от Росси на 62 очка. Следовательно, главная причина успехов Валентино – он сам.

Иногда складывается впечатление, что «прикольный итальянец» на трассе играет с соперниками в кошки-мышки: не спешит обгонять, держится сзади, изматывает конкурентов психологически,

ТОРЕАДОР ЧЕКА

В Испании со «спортом № 1» – футболом конкурировать трудно, но из технических видов именно мотогонки возглавляют все рейтинги популярности. Судите сами: самый «малопосещаемый» испанский этап – Гран-при Каталонии собирает не менее 180 тысяч зрителей. А в Хересе в нынешнем году был установлен рекорд – 220 тысяч.

Гонщиков здесь просто носят на руках: когда Алекс Кривилль в 99-м выиграл свой первый титул в классе «500», он стал настоящим героем страны. Его изображения красовались на каждом углу, а в майки с именем Alex была одета половина населения Пиренейского полуострова.

Король пожал ему руку

Но Кривилль ушел, и его место в сердцах мотофанатов занял Карлос Чека. Он не самый яркий пилот Гран-при, зато один из самых стабильных. Держится в тени Валентино Росси и Макса Бьяджи, но исправно зарабатывает очки для своей команды – в нынешнем сезоне после семи этапов занимал третье место вслед за Росси и Укавой.

Однажды мне пришлось лететь с ним в одном самолете. Он был в майке с короткими рукавами, и я разглядел (и поразился): огромное количество шрамов на его руках – следы бесчисленных падений, при которых от травм не спасают даже сверхпрочные комбинезоны.

Первые шрамы Карлос получил в 9 лет на мини-байке, который он получил в подарок от отца. Батюшка был известным в Испании мотогонщиком и, может быть, стал бы известным и в других странах, если бы не сломал ногу и вынужден был прекратить выступления. А когда Карлосу исполнилось 12, свой вклад в становление пилота мирового уровня внес дед – подарил любимцу-внучку кроссовый Derbi 80. На нем, распугивая прохожих и приводя в бешенство полицейских, юный Чека гонял по улицам Барселоны, в конце концов родителям надоело оплачивать штрафы за провинности отпрыска, и они решили направить его энергию в «мирное русло». Тем более, что и в школе Чека не отличался успехами в учебе и образцовым поведением. В свободное от учебы и уличных гонок время Карлос подрабатывал на стройках и металлургическом заводе.

Будущее Карлоса Чеки вырисовывалось весьма туманным, если бы не очередной родительский подарок – фургон для гонщика . На нем он от трассы к трассе колесил вместе с друзьями, те исполняли роль болельщиков и механиков.

Первую официальную гонку Карлос

а потом, за несколько кругов до финиша, совершает чистый обгон и побеждает. В Италии, Испании и Голландии он проделывал этот трюк поочередно с Бьяджи, Укавой и Баррушем. Кажется, сопротивление бесполезно?..

Но соперники не собираются сдаваться на милость победителя. Все команды предпринимают сверхусилия, чтобы нарушить гегемонию Росси. И особенно Yamaha и Suzuki. На этапе в Мюджелло (Италия) Yamaha опробовала новинку – новое шасси и компьютерную систему торможения двигателем. Команда рисковала, ведь до гонки у пилотов не было возможности протестировать новый мотоцикл. Однако риск был оправдан на сто процентов: Бьяджи финишировал вторым, а Чека – четвертым. Причем, оба на равных вели борьбу с Росси и Укавой. На двух следующих Гран-при – Каталонии и Голландии – Чека и Бьяджи финишировали третьим и четвертым, соответственно. Таким образом, есть все основания говорить о возрождении Yamaha.

Suzuki тоже не стоит на месте. На этапе в Ассене (Голландия) была представлена новая версия 4-тактного GSV-R. В нем новые шасси и двигатель. Об этих изменениях говорится в самых общих чертах, подробности не раскрываются, но результат налицо: в Ассене Кенни Робертс в квалификации показал третье время, в то время как до этого выше шестой позиции на старте не поднимался. В гонке он даже лидировал два круга, но удержаться на первой позиции не смог и финишировал шестым. Однако и это неплохой результат для Suzuki в нынешнем сезоне.

Гарри Тейлор, менеджер команды Suzuki, заявил на пресс-конференции, что все идет по плану, ведь команда изначально намечала выставить 4-тактный мотоцикл только в 2003 году, но в последний момент изменила решение и теперь дорабатывает машину «на ходу».

Кстати, в следующем году в рядах 4-тактных прототипов ожидается пополнение: помимо Ducati и Kawasaki, появится еще и 3-цилиндровый Proton – об этом объявил Кенни Робертс-старший. А что касается Kawasaki, то в паддоке ходят упорные слухи о переговорах этого производителя с Лорисом Капиросси. Сам гонщик не подтверждает и не опровергает эти слухи, впрочем, о таких вещах до подписания контракта стараются не распространяться.

А время 2-тактных «пятисоток», похоже, уходит безвозвратно. За семь этапов пилоты 500-кубовых только трижды поднимались на подиум, причем, и Барруш, и Като, и Капиросси выступают на точно таких же мотоциклах, как тот, на котором Валентино Росси в прошлом году выиграл чемпионский титул. В нынешнем ни одному из перечисленных пилотов чемпионство «не светит».

провел в 16 лет на треке Сан Педро. А уже в следующем году выиграл свой первый титул в серии National Criterium. В 92-м он стал уже гонщиком европейского уровня и стартовал в континентальном чемпионате в классе «125». Выступал на Honda RS125, а довел ее до нужных кондиций своими силами. Сил, судя по всему, было немало – Чека закончил тот европейский чемпионат на восьмом месте.

Но по-настоящему переломным стал 1993 год, когда Карлос завоевал третье место в очень сильном по составу испанском открытом чемпионате в классе «125». Затем принял участие в Гран-при Каталонии, проводившемся в рамках чемпионата мира, в котором занял очень высокое для дебютанта седьмое место. И получил приглашение в одну из итальянских команд в классе «250».

Уже со следующего года он постоянно выступал в Гран-при. Первый полный сезон в классе «250» закончил на 12-м месте в общем зачете, и был признан самым быстрым пилотом из незаводских команд.

Естественно, юный талант сразу привлек к себе внимание «больших» команд. Первым заинтересовался новичком легендарный чемпион мира и владелец команды Honda Сито Понс. Он давно искал сильного испанского пилота, потому пригласил Чеку, пока «вне штата» к участию в испанской серии Superprestigio. Карлос ее выиграл и уже в следующем году оказался в заводской команде Honda.

Казалось, теперь-то, приобретя все возможности, он проявит свой талант в полной мере. Но, как это часто бывает, в момент подъема начались проблемы. Карлос никак не мог найти общий язык ни с гонщиками, ни с тренерами и менеджерами, ни с мотоциклом – Honda RS250: падения его просто преследовали в сезоне 95-го года.

Неизвестно, сколько продлился бы этот кризис и чем он закончился, если бы не проявилось житейское правило: не было бы счастья, да несчастье помогло. В команде Сито Понса в классе «500» получил травму пилот Альберто Пюиг, на его замену был призван Карлос Чека.

И он использовал предоставившийся шанс: в первых трех гонках финишировал дважды восьмым и один раз седьмым, и наверняка продолжил бы восхождение на вершины «королевского класса», если бы не очередное падение на родной трассе Каталония Монтмелло: вновь травма и вновь неясные перспективы. Пюиг, которого заменял Чека, вернулся – место уже занято. Тупик?.. Каково же было удивление Карлоса, когда в следующем году он получил приглашение... стать партнером Пюига.

1996 год один из самых успешных в карьере окрыленного Чеки. На Гран-при Малайзии он первый раз поднялся на подиум, а на Гран-при Каталонии на глазах своих земляков одержал первую победу в классе «500». Трофей он получил из рук самого высокопоставленного поклонника мотогонок, своего тезки – короля Испании Хуана Карлоса. Этот момент Чека до сих пор вспоминает как самый радостный в карьере...

Очередной перелом в жизни произошел в сезоне 1999-го: его пригласили в заводскую команду Yamaha, и он стал партнером Макса Бьяджи. С тех пор состав команды не менялся – уникальный случай «долгожительства» в чемпионате мира. Кстати, именно в 99-м на мотоцикле Чеки появился номер «7», стилизованный под голову быка. А сам Карлос получил в паддоке прозвище El Toro, то есть «тореадор». Прозвище не случайное: он не только большой поклонник корриды, но и сам иногда не прочь выйти на арену, естественно, на любительском уровне.

Но не только гонками живет Чека. В свободное время с большим удовольствием ездит на горном велосипеде, прыгает с парашютом, занимается сноубордом. Минувшей зимой предпринял полноценное путешествие на джипе в Андах по территории Чили и Аргентины – страсть к приключениям у Карлоса в крови... Но на вопрос о жизненном идеале отвечает неожиданно: «Простая жизнь в кругу семьи и друзей».

К сведению поклонниц: Карлос Чека пока не женат.

Виктор МАМОНТОВ

У Карлоса ЧЕКА самый счастливый номер в высшей мировой лиге мотогонщиков

КРОСС

У А. ИВАНЮТИНА НАГРАД НЕ МЕНЬШЕ, ЧЕМ У Л. БРЕЖНЕВА

Своеобразие нынешнего чемпионата России состоит в том, что все его герои названы уже на предпоследнем этапе, прошедшем в Смоленске. Чемпионами страны в классах «85», «125» и «открытом» стали, соответственно, Евгений Бобрышев, Александр Иванютин и Андрей Сафронов. Поэтому состав участников следующей серии гонок, проведенной в Ижевске, выглядел весьма нестандартно. Зрители не увидели на старте Бобрышева – в этот день он выступал на заключительном этапе чемпионата Европы в Венгрии. Иванютин не вышел на старт в классе машин «125», зато попробовал себя в открытом. А вот Сафронов «погонялся», поскольку на кону стоял новенький темно-синего цвета ВАЗ-2106 . Уже в ранге чемпиона-2002 он уверенно победил и уехал на нем в свою далекую Кемеровскую область.

Это уже вторая подряд его победа в чемпионатах России. Александр Иванютин и вовсе завоевал звание чемпиона в классе «125» в четвертый раз, да еще до этого был чемпионом в классе «85». Так что теперь по числу золотых наград он едва ли уступает знаменитому кавалеру Л. И. Брежневу.

Впервые стал чемпионом страны Евгений Бобрышев. До этого он трижды обладал Кубком России в классе «85».

Анатолий ЛЕЛЬЕВР

А. ИВАНЮТИН в прыжке за очередной наградой

ВСЕ ЗАЕЗДЫ – ЗАЧЕТНЫЕ

Существенно изменен регламент чемпионата России по мотокроссу для «колясочников». Класс «500» теперь юниорский (возраст – не старше 23 лет), взрослые же спортсмены звание чемпиона страны разыгрывают в международном классе «750». В отличие от прошлого года, все заезды – зачетные. Такова практика и чемпионатов мира.

После двух этапов первенства страны (в Сафоново и Харовске) в молодежном классе лидируют чемпионы России Алексей Долгополов и Евгений Кутерин (Ирбит, 57 очков). Стабильность продемонстрировала другая ирбитская пара – Михаил Курсов–Евгений Завьялов. Они вторые (52). На третьей строке в турнирной таблице их земляки Евгений Востров и Даниил Токарев (50).

Экипаж В. ПРЯДЕИНА

В международном классе гонка в Харовске внесла существенные изменения в результаты чемпионата. Лидеры первого этапа – экипажи Василия Прядеина (Ирбит), Михаила Бубашвили (Москва) и Раиса Ситларова (Ирбит) – каждый имел сходы с дистанции. Особенно не повезло 11-кратным чемпионам страны Василию Прядеину и его напарнику Андрею Завьялову: они не заработали ни очка. Один раз сошли из-за отказа техники. Заметим, что титулованный экипаж уже второй сезон выступает на экспериментальном двигателе MVP – «Мотор Василия Прядеина».

– В прошлом году, – признается гонщик-конструктор, – мотоцикл часто не довозил до финиша. Но сегодня технический результат есть: по ходу гонки могу открыть дроссель – и мотор вывозит!

Фортуна явно на стороне действующих чемпионов России Евгения Щербинина и Сергея Сосновских (Москва) – они лидеры чемпионата (60 очков). Кроме того, это единственный российский экипаж, который может позволить себе выступать на всех этапах чемпионата мира. Вторую строку в турнирной таблице занимает пара Дмитрий Речкалов–Михаил Способин (Сургут, 52), третью – московские гонщики Павел Миронов и Леонид Сыропятов (46).

Впереди три этапа, так что интрига чемпионата только разворачивается.

Александр БУЛАНОВ, мастер спорта

ЛИДИРУЮТ СТАБИЛЬНЕЙШИЕ

На чемпионате мира по мотокроссу прошло семь этапов из двенадцати, и уже можно говорить о раскладе сил в группе лидеров.

В классе «500» главный претендент на «золото» – пятикратный чемпион Стэфан Эвертс (Голландия, Yamaha, 157 очков). У его соотечественника – бронзового призера прошлогоднего первенства Марнинга Бервойетса (Yamaha, 132) также остаются шансы подняться на высшую ступень мирового пьедестала. В тройку лидеров пробился испанец Вико Гарсиа (KTM, 128). Серебряный призер 2001 года Джоэль Сметс (Бельгия, KTM, 110) пока только четвертый в общем зачете.

В «королевском» классе («250») с подавляющим преимуществом лидирует чемпион мира француз Мишель Пишон (Suzuki, 163). Он выиграл шесть Гран-при. «Прокол» случился лишь на этапе в Германии: француз попал на старте в завал и финишировал восьмым. На австрийском – шестом этапе – Пишон также не смог уйти со старта первым. На втором месте в общем зачете 24-летний гонщик из Новой Зеландии Джошуа Коппинс (Honda, 136). Он демонстрирует очень стабильные результаты – пять раз поднимался

Стэфан ЭВЕРТС

на подиум. На третьей позиции немец Пит Байрер (Honda, 123).

Интересно отметить, что чемпион мира в классе «125» англичанин Джеймс Добб (KTM, 93), выступающий в нынешнем сезоне в «250», занимает лишь шестое место в общем зачете. На Гран-при Австрии (6-й этап) он заявился также и в классе «125». Так вот, если в «королевском» Добб финишировал пятым, то в «своем» – выиграл.

Обострилась борьба за «золото» в младшем классе. На последнем этапе чемпион мира Мишель Масшио (Франция, Kawasaki, 125) не получил зачетных очков, однако сохранил лидерство в турнире. Вплотную приблизились к чемпиону Патрик Капс (Бельгия. KTM, 122), Алессандро Пузар (Италия, Kawasaki, 120) и Филипп Дупаскуаер (Швеция, Husqvarna, 120).

Александр РЫЖОВ, мастер спорта

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПРОЙДЕТ В ПОДМОСКОВЬЕ

После 23-летнего перерыва Гран-при по мотокроссу вновь возвращается на российскую землю: главный – финальный этап чемпионата мира 2002 года состоится у нас.

Соревнования пройдут 13–15 сентября на территории горнолыжного курорта «Сорочаны» (37-й километр от МКАД по Дмитровскому шоссе). В финале выступят 120 сильнейших спортсменов мира в трех классах – «125», «250» и «500».

Трасса построена совсем недавно, она соответствует всем требованиям Международной мотоциклетной федерации (FIM). Сооружение представляет собой чашу, дно которой занимает сама трасса, а ее края – естественный амфитеатр – трибуны.

Технический директор Гран-при России Владимир Виталин отметил:

– Если организаторы сделают все, что обещают, то здесь смогут разместиться до 60 тысяч зрителей. Обзор – великолепный. Длина круга составит 1750 метров, а перепады высот – более 30. Непосредственно над трассой собираются установить телекамеры, а для детального просмотра событий – огромный телеэкран.

Специалисты подтверждают: особенности рельефа позволяют создать уникальный мотоциклетный трек. Песчаный грунт сделает возможными гонки в любую погоду. Тем не менее, предполагается построить дренажную систему для отвода избыточной влаги (чтобы не повторились кошмары Кросса Наций, прошедшего в Англии пару лет назад, когда после ливня мотоциклы увязли в грязи). Завершается строительство элементов инфраструктуры комплекса, необходимого для проведения соревнований высокого ранга: пресс-центр, паддоки, технический парк, медпункт, павильоны быстрого питания.

ПАНТЕЛЕЕВСКАЯ РАСПУТИЦА

В селе Пантелеево (Владимирской обл.) состоялся крупнейший в России мотокросс на дорожных мотоциклах. Посвящаются эти соревнования, проведенные уже в 13-й раз, земляку Алексею Юдину, погибшему в Афганистане и награжденному посмертно орденом Красной Звезды.

Чертова дюжина «подложила свинью»: на трассу обрушился проливной дождь и «покалечил» ее. А по положению шины должны быть дорожными... Вот почему борьба сложилась драматично: на ближайшем повороте начались падения, и многие участники сошли с трассы, другие не сумели въехать в гору. Кого-то болельщики пытались втащить «на перевал», но мотоциклы, словно санки с ледяной горки, сползали вниз... До финиша добралась только половина спортсменов.

На время этих соревнований за руль переделанных «Ковровцев» пересели мотокроссмены, эту группу участников выделили в отдельный класс «Мастер». В другом стартовали любители, «не замеченные» в большом спорте, в третьей – ветераны, кому за сорок. Показательно, что в ней соревновался и глава сельской администрации Лев Андреев.

Как обычно, главным спонсором соревнований выступил завод им. Дегтярева. Что неудивительно, ведь на его мотоциклах стартовали все участники – более 60 человек.

Между заездами на трассе Пантелеевского кросса соревновались велосипедисты. Они так измазались глиной, что родители с трудом узнавали своих чад. Победителем заезда 7–8-летних велосипедистов стал Алеша Гулин – племянник героя, получивший свое имя в память о героическом дяде.

Елена МАЛКОВА, г. Ковров

Победители 13-го Пантелеевского мотокросса

Класс «Мастер»: 1. С. Карачев; 2. В. Струков; 3. В. Андреев.

Класс «Любители»: 1. И. Шаманин; 2. С. Рогожин; 3. С. Матягин.

Класс «Ветераны»: 1. Н. Керженцев; 2. В. Рогожин; 3. А. Жданов.

Мотоциклы

кроссовые Хонда CR-125, CR-250, новые, июнь 2002 г., тюнинг и подготовка для участия в чемпионате мира в Москве, в сентябре. Подготовлены в лаборатории 5-кратного чемпиона мира Стефана Эвертса. Цена: 15.000$. т. 723-97-87.

ТРИАЛ

ВСЕ-ТАКИ ОН «ЖЕЛЕЗНЫЙ»

Дуг Лампкин полон решимости завоевать шестой титул чемпиона мира по классическому триалу. После пяти этапов он возглавляет таблицу общего зачета, хотя путь его отнюдь не устлан розами.

Соперники не желают без борьбы отдавать корону самому титулованному триалисту мира, и Лампкину приходится выкладываться. В первый день пятого этапа, который проходил на трассе Ансель во Франции, он был только четвертым – пропустил

Д. ЛАМПКИН на пути к Олимпу

на подиум испанца Альберта Кабестани (главного своего обидчика в чемпионате мира по триалу в залах), японца Такахису Фуджинами и еще одного молодого испанца Адами Рагу. Лидерство Лампкина в чемпионате вновь оказалось под угрозой: всего 15 очков отделяло его от Фуджинами – одного из сильнейших пилотов в классическом триале. Положение чемпиона усугублялось еще и травмой руки.

Но уже на следующий день все стало на свои места. Не зря его называют Iron Dougie – «Железный Дуг». В сравнении с результатами Кабестани и Фуджинами он набрал на 3 штрафных очка меньше и теперь, после пяти этапов, опережает ближайшего преследователя на 20 очков. За три этапа до финиша чемпионата это довольно комфортное преимущество.

Виктор ДАЛЬСКИЙ

Положение после пяти этапов

1. Д. Лампкин (Британия) – 187 очков;
2. Т. Фуджинами (Япония) – 157;
3. А. Кабестани (Испания) – 150;
4. А. Рага (Испания) – 124;
5. Д. Кобос (Испания) – 100.

СПИДВЕЙ

«АВСТРАЛИЙСКИЙ» ФИНАЛ

В фантастически острой борьбе, какой любители спидвея давно не помнят, в Кршко (Словения) прошел финальный заезд четвертого Гран-при личного чемпионата мира.

Австралиец Райан Салливан ушел со старта первым и в течение четырех кругов подвергал бесчисленным атакам поляка Томаша Голлоба. На предпоследней прямой поляк даже «высунулся» вперед, и уже казалось, что обойдет соперника, но Салливан набрал на повороте большую скорость и финишировал чуть-чуть впереди. Определить победителя смогли лишь с помощью телевизионной техники. На третьем месте экс-чемпион мира англичанин Марк Лорам.

Гран-при Словении – «новичок» нынешней 10-этапной мировой серии. Предыдущий Большой приз – британский – уже во второй раз разыгрывался в Кардиффе на футбольном стадионе с раздвижной крышей. Собравшиеся на трибунах поставили рекорд посещаемости мировых спидвейных финалов последних лет: более 40 тысяч зрителей. Но в подавляющем большинстве радости от результатов не испытали: в финальный заезд не попал ни один из обладателей 44 предыдущих Гран-при, ни один из кумиров спидвея Швеции, Великобритании, Польши, Дании.

Зато в Кардиффе открыл счет победам Райан Салливан, и там же, впервые в истории спидвейных Гран-при, весь пьедестал почета заняли представители родоначальницы спидвея – Австралии. Второе место досталось Тодду Уилтширу, третье – Ли Адамсу.

Ни в Кардиффе, ни в Кршко в состав лидирующей четверки не вошел действующий чемпион мира Тони Рикардссон. В обоих случаях он делил пятое-шестое места и, как результат, лишился лидерства в чемпионате.

После четырех гонок у Салливана 83 очка, у Рикардссона – 71, у Голлоба – 63. Не утратили шансов на высокие места и пятеро гонщиков, расположившихся в турнирной таблице вслед за «большой тройкой»: Адамс – 55, Крамп (Австралия) – 54, Микаэль Карлссон (Швеция) – 54, Лорам – 52, Уилтшир – 45.

Николай ЕРМОЛЕНКО

К. ТЭЙТЭМ принимает поздравления

ДУЭЛЬ ФАВОРИТОВ

В Билефельде (Германия) состоялся первый из пяти этапов чемпионата мира в гонках по длинному (травяному) треку. В соревнованиях приняли участие спортсмены Австралии, Великобритании, Германии, Голландии, Дании и Чехии. Как и ожидалось, основная борьба развернулась между старыми соперниками – неоднократными чемпионами мира англичанином Келвином Тэйтэмом и немцем Гердом Риссом.

В последнее время считалось, что Рисс «на траве» непобедим. Однако в решающем заезде серебряный призер 2001 года Тэйтэм опередил немца. Третьим финишировал Роберт Барт (Германия).

По результатам выступлений Барта в нынешнем сезоне можно судить о том, что он всерьез настроен на борьбу с именитыми соперниками за чемпионский титул. Особенно эффектной на Гран-при была его победа над Тэйтэмом в одном из заездов. И все-таки героем дня стал британец. В самом главном финальном заезде ему удалось выдержать натиск трех немецких асов: Рисса, Барта и новой звезды травяного трека Матиаса Крогера.

Евгений ГУСТОВ

РАЛЛИ-РЕЙД

В МАВРИТАНСКОЙ ПУСТЫНЕ СЕНКТ НЕПОБЕДИМ

Участники Кубка ФИМ по внедорожным гонкам прошли второй этап, он состоялся в Марокко.

Условия для участников марафона комфортные: большая часть ночевок устроена в отелях, а не на бивуаках в мавританской пустыне. Но маршрут – сложный: его протяженность 1732 километра, из них 1213 – спецучастки.

Ришар Сенкт одержал в Марокко вторую подряд победу.

Вторую и третью ступени подиума заняли Фабрицио Меони и Сирил Дэпре. Тем не менее, в зачете Кубка ФИМ накануне третьего этапа («Мастер-ралли» по маршруту Санкт-Петербург – Новороссийск) турнирную таблицу возглавили с одинаковой суммой очков Карло де Говардо и Ришар Сенкт.

Константин КОМКОВ

ЛИЧНОСТЬ

ЭДИ ОРИОЛИ МОШКАРА НЕ СТРАШНА

«...Рассвет 4 января 1986 года останется в памяти навсегда: то была моя первая ночь в африканской пустыне, она – одно из самых ярких впечатлений жизни», – вспоминал свой первый «Дакар» Эди Ориоли. А я считал: сколько же он лет остается в экстремальном мотоспорте?..

Когда Эди учился в восьмом классе, отец подарил ему 50-кубовый Gori – с него все и началось. По современным меркам, начал ездить поздновато, однако уже в 17 лет завоевал чемпионский титул в итальянском «Эндуро», через два года выиграл и чемпионат мира.

Многократному чемпиону своей страны, легендарному эндуристу по праву принадлежит титул Короля африканских ралли. Ориоли четыре раза выигрывал «Дакары», однажды первенствовал в «Ралли Фараонов». На его счету и успешные длительные мотопробеги: на Honda Transalp он в одиночку пересек пустыню Тенерифе в северной Африке, летом прошлого года бросил вызов чилийской пустыне Атакама и монгольской Гоби. На этот раз Эди Ориоли покоряет российское бездорожье вдоль Транссибирской магистрали.

Маршрут в 14 тысяч километров из Болоньи до Владивостока итальянец взялся преодолеть на шоссейном Ducati ST4s. Старт был приурочен к международному слету любителей мотоциклов Ducati. На пятый день пути экстремальный путешественник прибыл в Москву. Здесь он дал эксклюзивное интервью журналу «Мото».

– Эди, каким ветром занесло в Россию?

– Идет большой эксперимент. В прошлом году на этом же мотоцикле я проехал по Штатам – побывал в Денвере, Санта-Фе, Лас-Вегасе, в знаменитом американском Гранд-Каньоне, пересек пустыню Невада... Но и Россия давно влекла своей неизведанностью. Сейчас еду практически наобум: не знаю ни состояния дорог, ни условий отдыха... Правда, консультировался со специалистом по России Рене Метжем (спортивным директором «Мастер-ралли» – **прим. редакции**). Он заверил, что непреодолимых проблем не встречу.

– А почему выбрал Ducati?

– Это Ducati выбрала меня. «Транссибирское путешествие» – часть проекта «Ducati вокруг света». Цель – продемонстрировать, что в таких непростых длительных рейдах мотоцикл предоставляет и комфорт, и он абсолютно спортивный. Постараюсь развеять миф о том, что Ducati – «паркетный» мотоцикл.

– Ты едешь на специально подготовленной машине?

– Да, но она доработана лишь незначительно: до 26 литров увеличен объем бензобака, поднят руль и установлено увеличенное лобовое стекло. Если все переделки хорошо себя зарекомендуют, такой вариант мотоцикла пойдет в серию.

– Какова стоимость ST4s?

– Всем, наверное, хорошо известно, что Ducati – это «Феррари» среди мотоциклов, так что дешевым он быть не может. Мне сказали, что в России серийный аппарат стоит 17 тысяч долларов. Мой немногим дороже, и только в силу того, что, кроме перечисленных дополнительных опций, он оснащен спутниковыми связью и навигатором. Не секрет, что пробег – рекламная акция. Кроме того, что я испытываю мотоцикл, одновременно тестирую и спортивный комбинезон Dianeze, результаты будут обработаны компьютером по 64-м показателям. Кстати говоря, следом за мной едут еще два микроавтобуса с группой поддержки. Ее главная задача – создать фильм о путешествии по России.

– «Сколько стоит» экспедиция?

– В пределах 150 тысяч долларов. Пробег оплачивает Ducati.

– Я проходил этот маршрут несколько лет назад и прекрасно знаю, что тебе повстречаются участки, летом практически непроходимые...

– Наш пробег – не соревнование, поэтому где-то поедем быстрее, где-то медленнее. Составленный график не сковывает, по ходу дела его можно перекроить. На непроходимой части маршрута, разумеется, придется воспользоваться железной дорогой.

– Где планируете ночевать?

– Если спрашиваешь, в каких условиях, то чаще – в палатках, иногда – в отелях. Ведь надо когда-нибудь и мыться, и знакомиться с культурой России, в том числе гастрономической... Но на всякий случай я взял с собой 12 килограммов спагетти.

– Знают ли итальянцы о российских комарах и мошкаре?

– В составе нашей группы едет доктор – он пообещал, что избавит меня от их навязчивой компании.

Эди: «Все будет о'кей!»

– С участниками экспедиции все ясно. А вот переварит ли Ducati российский бензин?

– Выдержит любой суррогат с октановым числом не менее 80. Но, опять-таки, на всякий случай у нас есть специальные добавки к топливу, предупреждающие детонацию.

– Эди, в этом году ты дебютировал в Кубке мира по внедорожным гонкам на Nissan Patrol. Почему пересел на автомобиль? Причина – в возрасте?

– Трудно расставаться с мотоциклом, которому посвятил большую часть спортивной карьеры, но сейчас мне сорок, и наступил момент, когда приходится сознавать, что пора менять профиль.

– Кроме гонок, есть другие увлечения?

– Я по натуре человек семейный. У меня растут две дочери – одной семь, другой десять лет. А еще люблю кататься на горных лыжах. Вот и объединил два удовольствия: свободное от спорта время стараюсь проводить вместе с семьей в горах.

– Счастливого путешествия по России! И до встречи на очередном этапе Кубка мира – «Мастер-ралли».

Беседовал Николай САМАРИН

MASTER rallye 2002

В ДУРМАНЕ АРОМАТОВ ТРАВ

Константин КОМКОВ,
спецкор. «Мото»

Внедорожные многодневки интересны, если маршрут трудный. За восемь лет существования «Мастер-ралли» его участники пересекли полтора десятка стран: исколесили Великий шелковый путь, проехали по следам Марко Поло и не менее легендарного Лоуренса Аравийского... Нынче третий этап Кубка ФИМ пройдет исключительно по России.

Спортивный директор гонки Рене Метж считает, что это будут «приключения по полной программе». В том он уверен, поскольку традиционно сам участвовал в прокладывании маршрута.

«Реконессанс» – термин, бытующий среди раллистов, который у нас означает создание «легенды». Как раз этим и занималась наша интернациональная группа, в которую вошли россияне и французы. Работали на двух внедорожниках: в качестве проводников ехал экипаж москвичей мастеров спорта Сергея Гири и Андрея Слепова, на другом – Метж и Нат Буй, они прокладывали спецучастки, связки и перенесли их в роуд-бук. Еще один экипаж «писал» параллельный маршрут для каравана сопровождения. В него входят не только «технички» и обслуживающий ралли персонал, но и болельщики, а если быть точными, заядлые туристы, жаждущие хотя бы частично разделить трудности участников соревнований. На мотоциклах, автомобилях они мчатся параллельным курсом, чтобы увидеть гонку на очередном СУ, встретить участников ралли на финише, на бивуаке рядом с ними провести романтическую ночь в палатке...

Наш экипаж должен был описать и отснять «декорации» гонки – церкви, кремли и т. п. В составе съемочной группы Мишель Старк – телеоператор с большим опытом работы и спортивный фотограф Клеман Марин по прозвищу Уистити. Наше путешествие «крутилось» вокруг нитки маршрута: Санкт-Петербург – Луга – Холм – Юхнов – Тамбов – Саратов (а точнее Ахмат, что на берегу Волги) – Калач-на-Дону – Волгоград – Астрахань – Элиста – Кропоткин – Анапа – Новороссийск.

Группа Метжа «прописала» маршрут до Саратова скоростным – по грунтовкам, петляющим по лугам и редколесью. Мы

Нат БУЙ не умеет позировать – он всегда «за кадром».

Рене МЕТЖ и Сергей ГИРЯ.

предвкушали, как попотеют гонщики, особенно мотоциклисты, преодолевая песчаные трамплины, броды и скрывающиеся на обочине всевозможные «ловушки». Это самое «они ужо попотеют» мы обсуждали 22 мая во время ночевки, когда ночью влагу на палатках сковал лед. Но в августе здесь будет жарко!

Съемочная группа передвигалась в автономном режиме. Фотографировали «про запас» наиболее симпатичные церквушки, встречных мотоциклистов... Как экзотику высшего разряда французы сняли парочку «колясочников». Мотоциклисты возмущались:

– Че щелкаешь!? – Откуда им знать, что любой европеец мечтает прокатиться на российском side-car или хотя бы получить его фотку.

Приключения в России французам запомнятся надолго... Прихрамывать Уистити начал еще в Питере, что, впрочем, не мешало ему заглядываться на северных красавиц и даже делать снимки «обнаженной натуры» из мрамора в Летнем саду. В день отъезда попросил притормозить у аптеки – купить спирт. В аптеке предложили йод. Француз обмазал поврежденную ногу и мужественно ковылял по Новгороду. Однако облегчения не пришло. В Тамбове, пока заправляли машину, рядом с заправкой нашли поликлинику. Естественно, российского страхового полиса у нашего фотографа не оказалось, посему пришлось воспользоваться услугами платной медицины: заплатили 17 рублей 60 копеек, зато прошли в кабинет без очереди. Хирург, крепкий дед, допытывался:

– Француз? Де Голя знаешь? А-а, не знаешь – тогда ложись...

Взял большущие ножницы и попытался ампутировать вросший в тело ноготь. Испуганный фотограф стал верещать и вырываться. Не обращая внимания на стоны и ор, эскулап сделал свое дело, палец обработал, перевязал и настоятельно рекомендовал в следующем же городе показаться врачу.

– ...Ты видел, какие ножницы!? – долго не мог отойти от испуга Уистити. – Хотел отрезать палец. Тамбовский палач!..

Избалованный приемами по случаю вручения Гран-при, до самого Ахмата хромой фотограф вспоминал «тамбовского мясника», вернувшего его к нормальной жизни. В Саратове в хирургическом отделении поликлиники, в которую француз приковылял на повторный прием, было полно молоденьких практиканточек и медсестричек. После контактов с ними доверие к российской медицине было полностью восстановлено...

Реконессанс – это не столько приключение, сколько тяжелая скрупулезная работа. Особенно для тех, кто отвечает за дорожную книгу. Нат Буй, правая рука Метжа, с восхода до заката делал пометки в блокноте – отмечал изменения направлений и коварные ловушки. Чаще всего ночевать ему приходилось на трассе: «Мы на бивуаке, на трехсотом километре пятого этапа. Рассчитываем к полудню приехать в Волгоград» – сообщал по рации.

Где-то здесь, на участке Саратов–Волгоград, мотоциклистам достанется «под завязку»: длина спецучастка – 423 километра, палящее солнце – обеспечено. Лозунгом дня станет: чтобы ехать быстро, проезжай не торопясь. Потому что узенькие луговые дорожки, на которых будет ограничена видимость из-за высокой травы, выведут гонщиков на накатанный проселок, а чуть дальше – брод в вековом угрюмом лесу. Местные жители уверяли, что в его диких зарослях до сих пор полно волков... Здесь спутник гонки – Дон. В одном месте нужно будет суметь вовремя притормозить, чтобы не плюхнуться в его воды.

Проба маршрута на непроходимость «Тойотой».

Хозяин песков: чего хотят эти люди?

Нат БУЙ «тестировал» все подряд...

Рене МЕТЖ: щас я им проложу маршрутец!

...Под трели последних школьных звонков (закончился учебный год) мы покидали Калач-на-Дону. Въехали в Калмыкию, от Цанаг-Амана взяли на запад. Распугивая восседающих на километровых столбах орлов, добрались до Чомпота. Начались степные просторы – здесь пройдет очередной спецучасток ралли. 367 километров кряду мотоциклистам снова придется несладко: в конце лета в этих местах всегда стоит дикая жара, густая трава скрывает глубокие рытвины, ухабы и прочие «прелести», придется гнать от фермы к ферме (многие из них необитаемы) по пыльным проселкам. Бесчисленные спуски, подъемы и виражи... А пока что мы расположились лагерем в дикой степи и засыпали, вдыхая ее терпкий, настоянный на травах аромат.

Поднялись, как всегда, с рассветом. На пыльных степных дорогах нас баюкали плавные подъемы и спуски. Это – нас, а гонщикам здесь не придется расслабиться: любая развилка может увести с трассы. Местами проступал песок, а ближе к Астрахани повстречались настоящие дюны. Маршрут спортсменов минует главный город Нижнего Поволжья, но у сопровождающих гонку туристов (их, как правило, собирается толпа) будет возможность посетить возведенный в XVII веке Астраханский кремль.

Возвратились в Калмыкию и взяли курс на Элисту. Здесь каждый километр пути особенно крепко настоян на запахе степных трав – Рене Метж назвал его «нормандский армуаз». Речь шла об обыкновенной полыни. Говорят, что экстракт ее применяют для возбуждения аппетита. А тем временем Нат Буй, не обращая внимания на снующих под ногами тарантулов, колдовал над походной газовой горелкой, и позже на берегу солончака, окрашенного роскошным закатом (не только у «Дакара» есть Розовое озеро!) мы облизали пальчики, отведав настоящее «болоньезе».

Вьетнамец по происхождению, Нат чувствовал себя в Калмыкии как рыба в воде, хотя, разумеется, языка не знал, но местные жители его принимали за своего – его «юго-восточная внешность» не раз и не только здесь вводила в заблуждение публику. Год назад в Багдат-кафе, что на полпути от Пальмиры к Дамаску, французские туристы его приняли за китайца и были поражены, услышав, что он говорит без акцента... В Калмыкии народ на редкость доброжелательный и любознательный – нас приглашали в гости, угощали, взрослые предлагали покататься на своих мотоциклах, детишки – на велосипедах... Нат Буй «тестировал» все подряд. Наша съемочная группа подружилась с многодетной калмыцкой семьей... Мишель Старк угостился и по достоинству оценил «Приму» без фильтра, а калмык – не менее ядреные «Галуаз». По его мнению, «французские, пожалуй, покрепче будут».

В сопровождении табунов полудиких мустангов пересекли Черноземельский канал и направились в столицу шахмат – Элисту. После бивуака в Сити-Чесс (многие называют его Нью-Васюками) 573 пыльных километра очередного этапа ралли вывели экспедицию к расположенному на правом берегу Кубань-реки Кропоткину. Здесь Метж утолял жажду «русским безалкогольным хлебным пивом» из желтых железных бочек на колесах с непонятной для Рене надписью «КВАС».

Заключительный этап с видом на Цемесскую бухту не обойдется без элементов триала. Этот короткий участок ралли, проложенный вдоль берега Черного моря, напоминает пляжный песок Тукэ, знакомый, по крайней мере, всем французским мотогонщикам.

В Новороссийске завершилась разведка маршрута «Мастер-ралли–2002». Его общая протяженность – 5163 километра, из них 2423 составят специальные участки. Не менее половины трассы гонщики пройдут в дурмане от запахов и видов.

Нат БУЙ для калмыков почти свой.

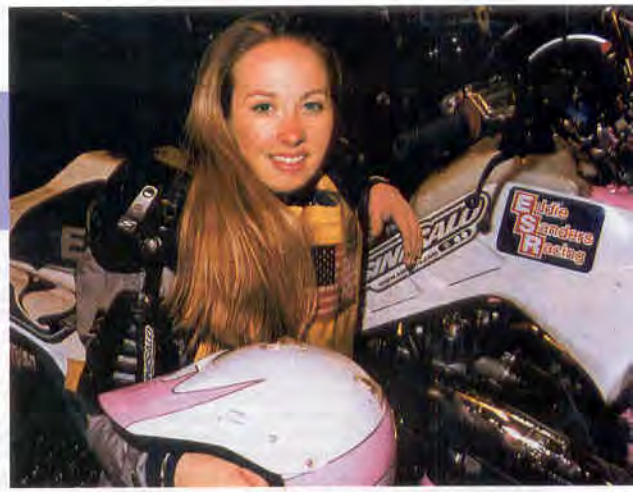
Так составляется «легенда».

Р. МЕТЖ и Н. БУЙ устали... А каково будет гонщикам!..

Для европейца «Иж» – экзотика.

ВЫЗОВ

ДИКАРКА СРАЗИЛАСЬ БЫ С РУССКИМИ



Кто знает, как она повела бы себя в горящей избе и справилась бы с конем на скаку, но ездить на мото эта дама умеет.

Вячеслав МЕЛКУМОВ, США

Авторитет наших гонщиков в мире непререкаем. Не оттого ли в США, не желающих мириться с таким положением вещей, проводят свой чемпионат мира под эгидой WSRA (World Speedway Racing Association – Всемирной ассоциации спидвея) и россиян в него не впускают? Как знать, может, это не такая уж и шутка... Как бы то ни было, но вашему корреспонденту удалось посетить финальную гонку американского чемпионата этого года – и он стал свидетелем сенсации: впервые в истории чемпионатов WSRA (да и «настоящего») в открытом классе ATV победила... женщина – 25-летняя Менди Бродил.

...В семье кроссмена Джефа Бродила родились девочки. Одну назвали Брендой, другую нарекли Мендил. Папа, за неимением сыновей, очень захотел, чтобы обе полюбили мототехнику, потому специально покупал им маленькие мотоциклики. Бренда осталась к ним равнодушной, а Менди как села в четыре годика на два колеса, так и не захотела расстаться с любимой игрушкой. Она подрастала – ей только успевали менять «размеры» байков.

Свою первую гонку в 1996 году запомнила на всю жизнь. Тогда в калифорнийском городе Лоди она выиграла приз Lody Cycle Bowl. После той победы мама, Шерил, оставила работу, чтобы посвятить себя увлечению дочери, и стала ездить с ней, выполняя роль менеджера. Вслед за ней и отец перешел из мотокросса на «лед» – чтобы получить возможность гоняться с Дикаркой – так болельщики окрестили лихую наездницу.

Во время выступления в своем родном Тампа (Флорида) Ледовый дворец до отказа заполнили школьники и студенты – они пришли поболеть за Дикарку. Все ее заезды сопровождались невероятным ревом и свистом одобрения. А когда Менди совершала круг почета после победного финиша, к ней тянулись руки сотен фанатов – и она их касалась на ходу.

– Болельщики придают мне силу и спортивную злость, – рассказала мне гонщица после финиша. – Это хорошо, когда их много, но нужны и спонсоры. И еще неизвестно, что важнее: если без болельщиков ты то ли выиграешь, то ли нет, то без спонсоров просто не попадешь на старт.

Чемпионский титул 2002 года не вскружил голову Менди Бродил – она продолжает учиться в колледже на специалиста по обслуживанию медтехники. А в свободное время еще и подрабатывает менеджером в магазине при автозаправке. Эта заправка после ее ледовой победы стала самой популярной в городе. В личной жизни девушки все складывается – год назад она вышла замуж за парня, который поддерживает ее увлечение мотоспортом.

Что Дикарка знает о России? Честно призналась: «Ничего. Но если судьбе будет угодно устроить соревнования с русскими гонщиками, я приму вызов!»

Один номер российского «Мото» я подарил ей на память. Менди Бродил просила передать, что желает удачи читателям журнала. Так что примите привет от Дикарки из-за океана.

ЦЕНЫ НА МОТОТЕХНИКУ

Модель	Класс/ назначение	Двигатель (тактность, цилиндры, объем,см³)	Мощность, л.с.	Год выпуска	Цена	Салон, телефон
Мотоциклы						
Aprilia ETV 1000 Caponord	эндуро-туризм	4-V2-998	98	2002	13390 $	ИталМото (095) 208-25-57
Aprilia RSV Mille R	супербайк	4-V2-998	130	2002	16780 $	ИталМото italmoto@mtu-net.ru
Aprilia RS 50	спортбайк	4-1-49,7	-	2002	3910 $	ИталМото (095) 208-25-57
Moto Guzzi Nevada 750	чоппер	4-2-744	46	2002	8530 $	ИталМото italmoto@mtu-net.ru
Moto Guzzi California EV Touring	чоппер	4-2-1064	74	2002	14270 $	ИталМото (095) 208-25-57
Moto Guzzi V11 Sport Scura	спортбайк	4-2-1064	92	2002	16900 $	ИталМото italmoto@mtu-net.ru
Benelli Tornado Tre 900	супербайк	3-3-898	144	2002	23800 $	ИталМото (095) 208-25-57
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 620 ss	суперспорт	4-L2-618	60	2003	заказ	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 750 s I.E.F.F.	суперспорт	4-L2-748	64	2002	9850 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 750 ss I.E.F.F.	суперспорт	4-L2-748	64	2002	11075 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 900 ss I.E.H.F.	суперспорт	4-L2-904	80	2002	13450 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati ST 4	спорт-туринг	4-L2-916	105	2002	15150 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati ST 4S	спорт-туринг	4-L2-996	117	2002	16975 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 748 R	супербайк	4-L2-748	106	2002	19950 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 998 R	супербайк	4-L2-999	139	2002	40000 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 998 S Bayliss	супербайк	4-L2-998	136	2002	33000 $	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 749	супербайк	4-L2-749	-	2003	заказ	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 999 BIP	супербайк	4-L2-999	-	2003	заказ	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati Multistrada		4-L2-992	-	2003	заказ	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Honda GL1800A Gold Wing new	турист	4-6-1832	118	2002	26490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda GL1500SEY Gold Wing	турист	4-6-1520	98	2002	17990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda ST1300ABS Pan European new	турист	4-4-1261	126,5	2002	19990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda NT650V Deauville new	турист	4-V2-647	56	2002	9990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VTX1800 new	чоппер	4-V2-1795	103	2002	15490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR1100 XX	спортбайк	4-4-1137	152	2002	12990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VFR800 ABS new	шоссе	4-4-782	106	2002	13890 $	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 CB600FS new	классик	4-4-600	95	2002	8990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CB600F new	классик	4-4-600	95	2002	7990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CB900F2 new	классик	4-4-919	110	2002	10990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CB1100SF X-Eleven	классик	4-4-1137	136	2002	11490 $	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 CRF450	эндуро	4-1-449	-	2002	7990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CR250R	эндуро	2-1-249,3	59	2002	6990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR650R1	эндуро	4-1-649	61,2	2001	7200 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR400R2 new	эндуро	4-1-397,2	-	2002	7490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR250R2 new	эндуро	4-1-249	-	2002	6790 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR100R	эндуро	4-1-99,2	-	2000	2890 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR70R	эндуро	4-1-71,8	-	2000	2190 $	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	12999 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki SV 650	шоссе	4-2-645	70	2002	8999 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Yamaha YZF R6	спортбайк	4-4-599	120	2002	12199 $	АВТОКОНЦЕПТ 3-63-63-63
Yamaha FZS1000 Fazer	дорожный	4-4-1000	143	2002	12838 $	АВТОКОНЦЕПТ 3-63-63-63
Yamaha TW 125	эндуро	4-1-125	12,5	2002	3826 $	АВТОКОНЦЕПТ 3-63-63-63
Yamaha YZF-R1	спортбайк	4-4-998	150	2002	15806 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YZF-R6	спортбайк	4-4-599	120	2002	12410 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha YZF-R7	спортбайк	4-4-750	-	2002	29565 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YZF-600R Thundercat	спортбайк	4-4-599	100	2002	10875 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha FJR 1300	туризм	4-4-1251	145	2002	17771 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha TDM 900	дорожный	4-2-900	86,2	2002	12300 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha BT 1100 Bulldog	дорожный	4-4-1100	-	2002	10989 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha XJR1300	дорожный	4-4-1251	106	2002	11700 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha XJ 900S Diversion	дорожный	4-4-892	89,5	2002	10751 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha XJ 600S Diversion	дорожный	4-4-599	61	2002	7610 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha FZS600 Fazer	дорожный	4-4-599	95	2002	8990 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha FZS1000 Fazer	дорожный	4-4-998	143	2002	12954 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha XVS 650A Drag Star Classic	чоппер	4-V2-649	40	2002	9848 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha XVS 650A Drag Star	чоппер	4-V2-649	40	2002	8990 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11

Yamaha XVS 1100A Drag Star Classic	чоппер	4-V2-1063	62	2002	12210 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha XVS 1100A Drag Star	чоппер	4-V2-1063	62	2002	11310 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha XV 1600 Wild Star	чоппер	4-V2-1600	98	2002	14400 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha XVZ 1300 TF Royal Star Venture	чоппер	4-V4-1300	95	2002	21947 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha VMX 1200 Full (V-max)	дорожный	4-V4-1198	110	2002	13300 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha XT600	эндуро	4-1-595	43	2002	6800 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha WR 426F	эндуро	4-1-426	--	2002	8949 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha TT 250R	эндуро	4-1-250	--	2002	6527 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha DT 125R	эндуро	2-1-125	8,8	2002	4415 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha TW 125	эндуро	4-1-125	12	2002	3861 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha PW50	эндуро	2-1-49	3	2002	1581 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha PW80	эндуро	2-1-79	5	2002	2192 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha TTR 125	эндуро	4-1-125	-	2002	3500 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha TTR 90	эндуро	4-1-90	-	2002	2712 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha TTR 125LW	эндуро	4-1-125	-	2002	3600 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Урал Волк улучшенный	чоппер	4-2-749	40	2001	2690 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Урал Соло (эл. запуск)	дорожный	4-2-650	36	2001	49000 руб.	СПОРТ-ЛАНА (095) 317-74-00
ЗиД-50 Пилот	мокик	2-1-49	3,5	2002	14500 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	40000 руб.	ПБОЮЛ "КОВАЛЬ" (095) 577-84-49
ИЖ 2.673 Корнет	дорожный	2-1-50	5	2002	19000 руб.	ПБОЮЛ "КОВАЛЬ" (095) 577-84-49
ММВЗ Минск	дорожный	2-1-125	10	2002	15-16000 руб.	ПБОЮЛ "КОВАЛЬ" (095) 485-54-10
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 italmoto@mtu-net.ru
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 italmoto@mtu-net.ru
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 italmoto@mtu-net.ru
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 italmoto@mtu-net.ru
Benelli Adiva 150	скутер	4-1-150	-	2002	6545 $	ИталМото (095) 208-25-57
Aprilia SR 50 IE Ditech	скутер	4-1-49,38	-	2002	3398 $	ИталМото italmoto@mtu-net.ru
Aprilia Atlantic 500	макси-скутер	4-1-460	39	2002	7580 $	ИталМото (095) 208-25-57
Derbi GP1	скутер	2-1-49,4	7,5	2002	2700 $	РОСИНКА (095) 234-47-55
Derbi Atlantis	скутер	2-1-49	7	2002	2200 $	РОСИНКА (095) 930-25-61
Derbi Boulevard	скутер	4-2-151	11,2	2002	3500 $	РОСИНКА (095) 930-25-61
Derbi Senda R	эндуро	2-1-49,9	8,5	2002	2700 $	РОСИНКА (095) 234-47-55
Derbi Senda SM	дорожный	2-1-49,9	7,5	2002	2800 $	РОСИНКА (095) 930-25-61
Derbi Bultaco Lobito	эндуро	2-1-49	8,5	2002	2850 $	РОСИНКА (095) 930-25-61
Honda Z50JP	скутер	2-1-49	5,4	2002	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	2990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda SFX50	скутер	2-1-49	5,4	2002	2100 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda Z50JP	скутер	2-1-49	5,4	2002	2490 $	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
Hyosung SF 50 Prima	скутер	2-1-49	-	2002	1800 $	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
Yamaha YQ 50 Aerox	скутер	2-1-49	7,2	2002	2842 $	АВТОКОНЦЕПТ 3-63-63-63
Yamaha Jogg RR	скутер	2-1-49	6	2002	2400 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha Slider	скутер	2-1-49	5,8	2002	2300 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha Aerox	скутер	2-1-49	4	2002	2780 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha Aerox	скутер	2-1-101	8	2002	2900 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha Neo's	скутер	2-1-49	4	2002	2290 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha Neo's 100	скутер	2-1-101	8	2002	2700 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha Maxter 150	скутер	4-1-150	-	2002	4819 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha XP-500 T-Max	скутер	4-2-499	40	2002	10359 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Мотовездеходы (ATV)						
Honda TRX 450ES/FE	утилитарный	4-1-433	-	2001	8490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX 500FA2 Rubicon	утилитарный	4-1-499	-	2002	9990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX 350FE2	утилитарный	4-1-329,1	-	2002	7890 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
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
Bombardier Quest XT	утилитарный	4-1-650	45	2002	11700 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha YFM 350 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 Ко (095) 974-62-68
Yamaha YFM 80 Badger	спортивный	4-1-79	6	2002	3820 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha YFA 1 Breeze	спортивный	4-1-124	9	2002	4680 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YFM 200 Blaster	спортивный	2-1-200	21	2002	4675 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha YFM 660R Raptor	спортивный	4-1-660	--	2002	10256 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YFM 350 Big Bear	утилитарный	4-1-350	20	2002	7510 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha YFM 400 FW Kodiak	утилитарный	4-1-401	27	2002	9880 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YFM 400 FWA Kodiak	утилитарный	4-1-401	27	2002	9950 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha YFM 660 Grizzly	утилитарный	4-1-660	42	2002	11690 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
ЗДК 200-4ШП	утилитарный	2-2-200	13	2002	42000 руб.	СПОРТ-ЛАНА (095) 317-74-00
Гидроциклы (водные мотоциклы)						
Yamaha GP 1200R	туризм	2-3-1176	155	2002	12590 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha GP 800R	туризм	2-2-784	120	2002	10680 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11

Yamaha SV 1200	туризм	2-3-1131	135	2002	14170 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha SJ 700	спортивный	2-2-701	73	2002	7500 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha XL 700	туризм	2-2-701	80	2002	8130 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha XL 800	туризм	2-2-784	120	2002	10760 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha XL 1200 LTD	грантуризм	2-3-1176	155	2002	12750 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha FX 140	туризм	4-4-998	140	2002	15170 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha GP 1200R	туризм	2-3-1176	155	2002	12590 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier RX DI	спорт, отдых	2-2-951	130	2002	11150 $	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-...-3000	320	2002	36000 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier Utopia 185 Optimax	спорт, отдых	2-6-2500	250	2002	43500 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Снегоходы						
Yamaha MM 700	спортивный	2-3-698	120	2002	10200 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha VT 600	туризм	2-3-593	105	2002	8600 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha VT 700	туризм	2-3-698	120	2002	9500 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha VT 500XL	туризм	2-3-485	60	2002	7900 $	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha Viking VK 540	утилитарный	2-2-535	54	2002	7700 $	ПАНАВТО Ко (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 FM 25 AMHS	...	2-2-496	25	2002	3110 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63

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.

HONDA YAMAHA KAWASAKI KTM
Л Ю Б Ы Е
ЗАПЧАСТИ
ТЮНИНГ АКСЕССУАРЫ
ПРЕДЪЯВИТЕЛЮ СКИДКА 3%
МОСКВА УЛ. Н.МНЕВНИКИ 62
191-42-09
HARLEY-DAVIDSON SUZUKI APRILIA BMW DUCATI TRIUMPH HUSQVARNA

ООО "ДРТ"
Сложный ремонт алюминиевых и стальных рам после аварий. Большой опыт в изготовлении спортивных рам.
м./ф. 493-13-28.
м.: 8-902-134-45-29 E-mail:drt@df.ru

ул. Нижняя Сыромятническая, 11
тел.: (095) 721-3565, 961-2289
факс: 917-75-95
FOX SUZUKI
одежда и аксессуары
мотоциклы, запчасти, масла

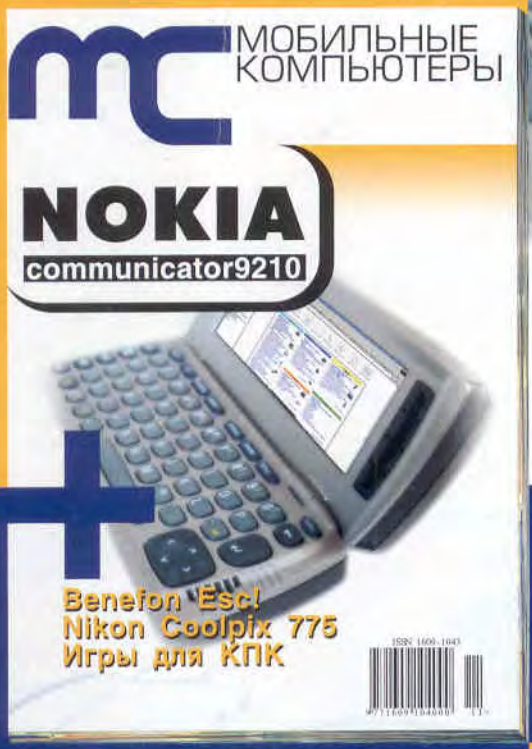
MALOSSI ATHENA
Scooteria tuning parts
ПРОДАЖА
ТЮНИНГА И РЕМОНТ МОТОРОЛЛЕРОВ
(095) 282-3851
www.scooter-tuning.ru
GIANNELLI

ЯПОНСКИЕ МОПЕДЫ Б/У
(095) 798-17-19
960-98-69
Scootershop
www.scootershop.ru
MOTO RLS 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

БАЙК ЛЕНД
НЕТ ПРОБОК
НЕТ ДОРОГ
ЕСТЬ ТОЛЬКО НАПРАВЛЕНИЯ
МОТОЦИКЛЫ
ATV
МОТОРОЛЛЕРЫ
ЭКИПИРОВКА
ЗАПЧАСТИ
ОТ ВЕДУЩИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ВСЕГДА В НАЛИЧИИ
УСЛУГИ:
Гарантийное обслуживание
Прием техники на комиссию
Страхование
Ремонт
SUZUKI официальный дилер
КРУПНЕЙШИЙ МОТОСАЛОН РОССИИ
тел.: 596-8100, 596-8990 www.bikeland.ru Минское шоссе, 1.5 км от МКАД

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

HONDA
The Power of Dreams

АОЯМА МОТОРС
официальный дистрибьютор

НОВЫЕ МОДЕЛИ 2002 ГОДА!

Hornet 900 new

CBR 900 FireBlade new

Silver Wing new

VTX 1800 new

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
727-9282

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

Единая справочная: (095) 276-9000

www.aoyama.ru