

ИЗДАТЕЛЬСТВО
3d рулем

МОТО

ОКТАБРЬ 2002, 12-Й ГОД ИЗДАНИЯ

BENELLI

TORNADO ТРОЙНОЙ ЗАЛП

ЛОМОВОЙ МЭД-ДРЕГСТЕР
ИЗ ВЛАДИМИРА

РУЛЕТКА АРЛЕНА НЕССА

НОВОЕ СЛОВО: СКУТУРО

КОШМАРЫ ОРИОЛИ В РОССИИ

ОДНА ЯМАНА В БЕЛОМ ФРАКЕ >>>

ТЕСТЫ:

BENELLI

Tornado 900

SUZUKI

Desperado 400

JAWA

350/634

ИЖ

Планета

Спорт 350

ИМЗ-8.1237

Волк

KAWASAKI

ZZ-R1100



БЕЗОПАСНЫЕ ИГРЫ НА БЕЗДОРОЖЬЕ.



Мотовездеходы
YAMAHA

МОТОСАЛОН «МОРСКИЕ ПРОЕКТЫ»

Москва, 5-й Донской проезд, 23. Телефон: (095) 958-09-88



YAMAHA

ОПТОВЫЕ ПОСТАВКИ ТЕХНИКИ

(095) 916-99-00



Снегоходы



Подвесные
моторы



Мотовездеходы



Скутера



Катере



Гидроциклы



Генераторы

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
Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ
Мотоциклетная жизнь
Михаил ЛАПШИН (зав. отделом)
Оформление
Суриева ВОЛКОВА (зав. отделом)
Наталья ДОЛГАЯ (дизайн)
Лидия ЛАЗАРЕВА (верстка)
Спецрепортажи
Юлия ШУЛИКОВСКАЯ
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 странички»
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 92870
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, опубли-
кованной 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 «Роспечать» — 15 руб., розничная цена — свободная.

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

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



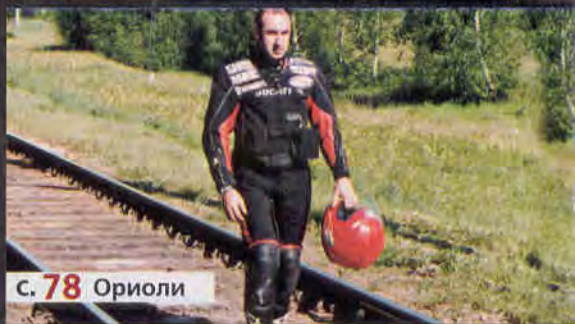
с. 62 Одно из двух



с. 16 Ураган



с. 10 Ультра си



с. 78 Ориоли

- 6 **Новости**
- 14 **О насущном ...И народ к вам потянется**

ТЕХНИКА

- 10 **Дебют — 2003**
Рулетка в стиле V-twin
Круизер Victory Vegas
- 12 **Презентация**
Polaris Predator, KTM 450SX Racing
- 28 **Эксклюзив**
Иллюзион Альбины Зотовой

Мотоцикл в иллюзионе
Московского цирка Никулина
на Цветном бульваре

- Тесты
- 16 **Звуки музыки**
Benelli Tornado 900, версия Superbike
- 24 **Можно вертеть головой**
Suzuki Desperado 400
- 30 **Дорогие мои старики**
Jawa-350/634 и
«Иж-Планета Спорт 350»
- 39 **Удар**
ИМЗ-8.1237 «Волк»

- 34 **Не понаслышке «Кушаю» бизона**
Kawasaki ZZ-R1100
- 40 **Supersamopal**
До «сотни» две секунды?
Мэд-дрэгстер с автомобильным мотором
- 46 **Новое слово: скутуро**
Самодельный скутер эндуро
- 52 **Экзотика**
Полеты бескрылых птиц
Pegaves W-18, транспорт будущего
для современного человека

РЫНОК

- 58 **Модельный гид: досье покупателя**
Спецназ Спортбайки Kawasaki серии Ninja
- 62 **Выбор «Шестисотка» или «литр»?**
Пара «горячих» спортбайков начала 90-х —
Yamaha FZR1000 и FZR600
- 68 **Что почему? Хотим и можем**
Моторынок в сезоне 2002 года
- 70 **Прилавок Не плачь по ушам...**
Обзор мотошлемов
- 74 **VIP-холл**
- 76 **Бенефис дилера Снежные барсы**
Снегоходы Arctic Cat от Lands And



с. 86 Бойся!



с. 40 Чума!



с. 34 Особстатья



МОДЕЛИ:

Victory Vegas,
круизер, с. 10

Polaris Predator,
спортивный мотовездеход, с. 12

KTM 450SX Racing,
кроссовый, с. 12

Benelli Tornado/3,
спортбайк, с. 16

Suzuki Desperado 400,
круизер, с. 24

«ЗИД Актив»,
мокик, с. 28

«Иж-Планета Спорт»,
классик, с. 30

Jawa 350/634,
классик, с. 30

Kawasaki ZZ-R1100,
спортивно-туристский, с. 34

«Война-5000»,
самодельный, с. 40

Скутуро,
скутер эндуро, с. 46

Peraves W-18,
капсулированный байк, с. 52

Kawasaki Ninja,
спортбайк, с. 58

Yamaha FZR600,
спортбайк, с. 62

Yamaha FZR1000,
спортбайк, с. 62

МОТОКЛУБ

- 78** **Распахнутый мир**
Приключения Ориоли в России
Чемпион мира по внедорожным гонкам
рванул от Болоньи до Владивостока
- 85** **Воспоминания о лете** Кусочек рая
Болгария. Золотые пески
- 86** **Мастер-пилот**
А в сугроб не хотите ли?
Снегоходы. Безопасность
- 92** **Тусовка** Оттремело, отшумело
5-й питерский байк-фест
- 94** **Они же – резервисты**
Зачем в Вашингтон съехались
ветераны войн США
Тс-с! Байкеры отдыхают
Московское байк-шоу
- 96** **Один из нас** У узбека все пестрое
Шухрат Джумаев из Каттакургона
тонингует по-своему
- 98** **Клуб-инфо** Фрицы идут!..
Пробег старинной техники по Латвии
- 99** **Игра по-крупному**
Суперприз Gas-Gas!
Первым делом получи,
студент, «Пилота»...

101 **Изо** Увековечим!
Памятники мотоциклам

РЕМЗОНА

- 102** **Бросить на произвол зимы?**
Как законсервировать любимую технику
- 106** **Нездоровые контакты**
Оценка надежности механических
прерывателей зажигания
- 110** **Мозгодром** Советы бывалых
- 112** **Вопрос-ответ** Все о «Днепрах»
На вопросы читателей «Мото» отвечают
специалисты Киевского мотозавода
- 113** **Книжная полка** Поверь глазам своим
Настоящий подарок для мотоциклистов

СПОРТ

- 114** **Шоссеино-кольцевые**
гонки, motoGP, кросс,
спидвей, эндуро,
мотобол, ралли-рейд:
важнейшие
соревнования
в России и мире
- 120** **Цены на**
мототехнику



БИЦЕПСЫ НАПОКАЗ

В ближайшие годы мотомир захлестнет волна повального увлечения мускулбайками – так пророчат аналитики. Yamaha, Suzuki, Kawasaki и Moto Guzzi готовят нас ко встрече с этим будущим чаще словесно, а между тем Kawasaki уже демонстрирует своего питомца.

Массивный ZR1000 в 2003 году пойдет в серию. Название выбрали не случайно, оно – дань небезызвестному Z1, который в 70-х годах считался одним из лучших в своем классе. Конструкторы «Кавы» стремились напичкать новинку только самым лучшим. В аппарате доработанный 899-кубовый мотор от спортбайка ZX-9R, передний «перевертыш» и мощные 6-поршневые тормоза Tokico – от гипершоссейника ZX-12R. Не беда, что мощность двигателя всего 140 л. с.,

зато крутящий момент как у трактора – бесшумный разгон обеспечен. Несмотря на кажущуюся идентичность рамы с алюминиевой «диагоналкой» ZX-9R, она выполнена «с чистого листа». Обращают внимание выразительный «клюв» головного бикини-обтекателя и четыре «флейты» глушителей, заведенные под задний «хвост». У машины база невелика, пилот в седле со стритрайтеровской посадкой.

Независимые эксперты утверждают, что с такими характеристиками модель моментально выбьется в лидеры в своем классе. В том числе и по части продаж: цена машины существенно ниже, чем у сопоставимых конкурентов и у Honda Hornet 900 и Yamaha Fazer 1000.



Фото MCN

«ДЕШЕВО И СЕРДИТО!»

Такой девиз, казалось бы, уместен для какой-нибудь ширпотребовской мотоконторы в одной из стран третьего мира, но не амбициозной Honda.

Тем не менее, сейчас компания активно работает именно под этим лозунгом. И все потому, что занята «завоевыванием» низкоплатежных африканских и азиатских рынков. Специально для них на дочерних заводах развернут выпуск супердешевого мотоцикла CGL125 и скутера Activa.

Классик Honda CGL125 – ничто иное, как современное «прочтение» модели CG125, которая выпускалась в Японии еще в начале 70-х годов. Неприхотливый и надежный одноцилиндровый 125-кубовый мотор оснастили новой системой питания и зажигания CDI, «посадили» на современные подвески. Даже с коробкой скоростей не стали мудрить – установили архаичную 5-ступенчатую с нейтралью в верхнем положении. Массивная «шпала» сиденья, хромированные «трубы» глушителей и огромный багажник – все в духе ретро. Современному выглядит лишь приборная панель – помимо спидометра здесь инди-

каторы переключения передач и положения нейтрали. Конструкторы обещают рекордную экономичность (2,5 л на 100 км) и неприхотливость в выборе «питания» – бензина.

Разработчики скутера Activa – парни с юмором. Только весельчаки могли «одеть» современный жужик в... стальную оболочку. Да, да, вся облицовка – из тонкого листа. Понятно, что это отразилось на весе: сухая масса машины – 137 кг. Причем оперение не снимается по секциям, как на обычных мотороллерах, а поднимается целиком, как капот автомобиля. Зачем? Для простоты обслуживания! При этом скут-танк оснащен достаточно

Только весельчаки могли «одеть» современный жужик в... стальную оболочку.

мощным 102-кубовым 4-тактным «воздушником». Естественно, что для максимального удешевления модель укомплектовали барабанными тормозами, древней рычажной подвеской и кондовой приборной панелью. Не забыли о багажных емкостях – их на Activa великое множество.

Бросовые цены (эти машины – самые дешевые в своих классах) и неприхотливость в эксплуатации – козыри для триумфального продвижения на рынках Азии и Африки.

Говорят, нельзя исключить возможность появления моделей в России.

«КРАСНЫЕ» В ОПАСНОСТИ

Ducati может пойти с молотка. Американская компания Texas Pacific Group, купившая 33,5% ее акций в 1996 году, намерена их продать и уже ищет покупателя.

Заявление главного акционера вызвало переполох в штабе директоров Ducati и среди держателей акций: если Texas Pacific Group просто заберет свой капитал, то закрытие неминуемо. У компании никогда не было лишнего денег, а сейчас, когда все силы брошены на перспективные разработки, отчуждение хотя бы десятой доли средств приведет к краху. Если только не появится новый инвестор.

Но для большинства денежных людей Ducati – не самый выгодный объект для вложения денег. И все потому, что долгие годы компания выпускает технику, рассчитанную на мотобомонд. Массовому покупателю (а он дает самые большие прибыли) компании предложить фактически нечего.

Сейчас всплыла информация о том, что некоторое время назад Texas Pacific Group выходила с инициативой расширить модельную линейку, но тогда предложение отвергли на том основании, что архаичный проект – супербайк 999 и аппарат для MotoGP, все другое – потом.

ПОБЕГ ДАЛ ЦВЕТ

Moto Guzzi под крылом новой хозяйки Aprilia задышала полной грудью.

Компания «засветила» еще две новинки – паблик-байк STR750 и дорожник Technocustom.

Первый ориентирован на начинающих и тех, кто стеснен в средствах. Аппарат без каких-либо дизайнерских наворотов, но не лишен стилистики. Ему пророчат стать одним из самых массовых в Италии, его уже называют паблик-байк – народный мотоцикл. Оснастили его V-твином объемом 750 см³, мощность 48 л. с. Масса машины 162 кг.

Вторая новинка существует пока в виде прототипа. Конструкция Technocustom – шаг вперед итальянского завода. Стилистика прототипа Guzzi уходит корнями в семейство «накачаных» образов Harley-Davidson V-Rod и Yamaha Road Star Warrior. Формы облицовки и рамы решены довольно волно, силовой агрегат – V-твин. Доработанный 4-клапанник Daytona с верхними распредвалами вполне конкурентоспособный – он развивает 112 л. с., что сравнимо с мощностью лидера этого класса V-Rod.

Guzzi обещает выпустить новинку в середине 2003 года.

→ СЕНСАЦИЯ

ОДНА ЯМАНА В БЕЛОМ ФРАКЕ...

Напомним, цилиндры, используемые нынче в двигателях 80% всех мотоциклов, состоят из чугуновой или стальной гильзы и легкосплавной, отлитой из алюминия рубашки охлаждения. Такая композиция металлов неизбежно затрудняет отвод тепла от поршня. При нагреве расширение составляющих различное: поршень увеличивается в диаметре больше, нежели гильза. Приходится заведомо увеличивать между ними зазор – иначе не избежать «клина». Но чем больше «щель» в подвижном сопряжении, тем скорее наступит «авария». Именно поэтому процедура замены цилиндро-поршневой группы лидирует в ряду ремонтных операций.

Существуют также другие цилиндры, которые применяются в двигателях, работающих с большими нагрузками. В них сталь заменена тонким плакирующим слоем никасила или покрытием, нанесенным способом дугового оксидирования, по которым и скользит поршень. Плакированный цилиндр отводит на 60% тепла больше, чем биметаллический, благодаря чему зазор в паре скольжения можно свести к минимуму. Конструкция хороша всем, но дорога: цена изделия значительно выше биметаллического. Поэтому-то такие цилиндры и не нашли массового применения.

Даже наиболее совершенное из существующих литье под давлением не гаранти-

рует избавления от вредных «пустот» – газовых карманов в заготовке детали. Поэтому, кстати, поршни для спортивной техники не льют, а штампуют гигантскими прессами. Цилиндры тоже можно делать тем же способом, но цена детали просто зашкалит – она выше даже никасилевых.

Cylinder DiASil лишен этих недостатков. Его «изюминка» – исходный материал: алюминий плюс 20% кремния. Эта добавка и придает рабочей поверхности – зеркалу цилиндра – износостойкость, близкую к дорогостоящей плакированной.

Правомерен вопрос: почему раньше никто не применил столь простого решения? Ведь состав, использованный в DiASil, близок к давно известному поршневому сплаву – того же алюминия и 8–14% Si. Пробовали многие, да не получалось. В том и заслуга YMC, что в компании смогли не только отработать новую технологию отливки цилиндров, но внедрить, получить результат и предложить миру недорогой способ производства более надежной, чем ранее, ЦПГ.

YMC создала специфические условия литья: поддерживается высочайшая степень вакуума в матрице, расплавленный алюми-

ний не просто подается в форму с избыточным давлением, а впрыскивается в нее со скоростью в пять раз превышающую общепринятую. И вероятность погрешностей в литье сводится практически к нулю. Температура в матрице контролируется очень строго, что делает управляемым процесс кристаллизации металла с равномерным распределением «жестких» кремниевых частиц по рабочей поверхности цилиндра. В результате и получается цилиндр, обещающий нам стратегический выигрыш: высокую износостойкость, увеличенный на 60% теплоотвод (подарок форсировщикам моторов), снижение веса изделия на 30% (на «литре» это не менее одного кг) и, как утверждают в YMC, цилиндр будет стоить на 30% дешевле биметаллического.

По заявлению YMC, серийный выпуск Cylinder DiASil – дело ближайшего будущего. Технология будет передана всем зарубежным предприятиям Yamaha.

Похоже, конкурентам YMC придется туго. Новый «ствол» от Yamaha столь совершенен, что способен «кубить» все другие конструкции.

Александр ЛЕБЕДЕВ

НА СМЕХ ПОДНЯЛИ



Рисунок Сергея ЧИРКОВА

Популярная и влиятельная радиостанция «Эхо Москвы» недавно рассказала о том, что в недрах Государственной Думы предпринимается попытка протолкнуть на слушания законопроект о введении ограничений для ввоза импортных мотоциклов – во благо интересов отечественных мотоцикловых производителей. Почти дословно: три российских предпри-

ятия, выпускающие допотопную технику, разработанную еще в довоенные времена, объединились в ассоциацию и пытаются чисто силовыми мерами «выдавить» с нашего рынка импорт. Чтобы навязать покупателям старье?.. И это в тот момент, когда Россия готовится вступить во Всемирную торговую организацию, а главное условие принятия в ВТО – создание в стране рыночной экономики. Того и жди, подытожило «Эхо Москвы», что Думе предложат утвердить закон о принудительной покупке российской мототехники по решению суда.

ТУШИТЬ НЕЧЕМ?

Пронесшиеся по России пожары уничтожили сотни тысяч гектаров леса, горели хутора, деревни, дачи... Но только ли от суши мы понесли такие потери? По признанию губернатора Московской области Бориса Громова, тушить было особенно нечем: у пожарных много чего разворовано – от гидрантов до спецавтомобилей.

Урон мог бы быть существенно меньшим. Еще в 1999 году наш журнал рассказал, что на Ижевском мотозаводе создали пожарный мотоцикл. Его проходимость выше, чем у грузовиков, скорость – до 70 км/ч, здесь полный комплект оборудования. Бросил рукав в ближайший водоем или даже колодец – и туши. Стоимость спецмотоцикла в десятки раз ниже, чем автомобиля, – она посильна для бюджетов сельских администраций, а если вскладчину – тем более. Главное преимущество: комплекс всегда под боком. Как рассказал исполнительный директор «Ижевских мотоциклов» Александр Евдокимов, предприятие способно производить за месяц до полусотни «пожарников». Но заказов на них практически не поступало. И сейчас нет.

Даже беда ничему не учит. Экономим?



НА ЛИЦО СПОРТИВНЫЕ...

Не ошибитесь – это не дорожная версия гран-при-байка Honda RC211V, на котором Валентино Росси «делает» всех соперников.

Впрочем, ошибиться не мудрено: конструкторы Honda решили «изваять» новейший CBR600F5 в стилистике трекового снаряда. Однако изменения претерпела не только форма, но и содержание.

600-кубовый двигатель (у него новый корпус и комплектующие) стал легче, диапазон рабочих оборотов расширился. Системы зажигания и впрыска теперь работают в паре, при этом один управляющий

блок контролирует зажигание, другой – подает подачей топлива. Благодаря такой комбинации у байка стало больше возможностей для его подготовки к участию в спортивных гонках. Новый вертикальный задний амортизатор установлен на массивный задний маятник, он выполнен так же, как на RC211V. В подвеске более мягкие пружины. Передняя вилка – решали довольно долго, изначально планировали «перевертыш» – оказалась излишне жесткой, так что оставили старую. У мотоцикла совершенно новое шасси, оптика и обтекатель – на основе машины Гран-при. Даже глушители выступают по-спортивному – из-под сиденья. Ну и еще один козырь нового CBR – рекордно низкая сухая масса: всего 163 кг!

Honda обещает выпустить специальные версии новой CBR с росписью в стиле трековой машины Валентино Росси. Не исключено, что может появиться реплика Ten Kate Honda – она лидирует в соревнованиях World Supersport этого сезона. Для тех же, кто не намерен покупать навороченный мотоцикл F5, планируется выпустить более «спокойную» модель.



Фото MCN

МОЖНО ПИТЬ ШАМПАНСКОЕ

Концепт-байки демонстрируют потенциал компании, их создающей, но, как правило, они не доживают до тиражирования.

Однако есть исключения. Итальянская Ducati решила не только на выпуск своего «супербайка для всех дорог» Multistrada, но и сохранила почти все черты прототипа, который продемонстрировала в Париже в 2001 году.

Тогда многих удивила его нетрадиционная компоновка и внешность: спортивный «верх» контрастировал с псевдоэндуровским «низом». Длинноходные, почти кроссовые подвески, колеса обуты в шоссейную резину. Специально для машины спроектировали новый двигатель – 992-кубовую десмодромную воздушную «двойку»; но он не отличается достаточной мощностью – всего 80 л. с. Аппарат вызвал у публики противоречивую реакцию: свести все это в единственном экземпляре можно, но в серии?! А нужно ли?..

В Ducati рискнули – уже в конце 2002 года концепт пойдет в серию. Сейчас идут по-

следние испытания – байк на фото как раз один из тестируемых. По сравнению с прототипом, у модели передняя часть обтекателя стала более компактной, поэтому мотоцикл не кажется слишком высоким. Двой-



Фото MCN

ной глушитель выглядит более массивно – конструкторам пришлось пойти на это, чтобы установить в выхлопную систему каталитический нейтрализатор. Подвеска – Ohlins. Полностью регулируются и перевернутая вилка, и задний моноамортизатор. Мотоцикл оснащен такими же колесами Marchesini, которые стоят на 998-й модели.

Оправдался ли риск, покажет время, но уже сейчас маркетинговый отдел компании получил свыше 2000 заказов от клиентов, желающих приобрести аппарат за \$17 000.

ТОЛСТЫЙ – ЗНАЧИТ, МОДНЫЙ

В скутерном мире происходят очень значительные перемены – все больше производителей делают своих питомцев «крупнокалиберными». Сразу две компании – Aprilia и Malaguti заявили о выпуске максискутеров с моторами большого объема.

Модели роднит двигатель. В качестве силового агрегата в обеих использован одноцилиндровый 460-кубовый 4-тактник Piaggio X9. С той лишь разницей, что у Aprilia он имплантируется без изменений, а в Malaguti его немного доработали. У Aprilia есть опыт «вживления» мотора Piaggio (Atlantic 500), поэтому мудрить с новой Scarabeo 500 особо не пришлось. За основу взяли ходовую часть скутеретты Scarabeo 200, чуть усилили и облагородили. Доработке подвергли тормоза, а также внешность.

Название «толстого» Malaguti пока неизвестно. И все потому, что конструкторы пока не определились с окончательным видом машины. Официальные источники дали понять, что новинка получит комбинированную тормозную систему с дисковыми тормозами и электронную панель приборов (с указателем наружной температуры, сигнальной лампой «лед», предупреждающей о возникновении ледяной корки на дороге), как на Madison.

ЖУРНАЛИСТА КОРМЯТ ДВА КОЛЕСА

Журналисты готовы на все, чтобы получить информацию раньше конкурентов.

Радиостанция Мехико Red Radio посадила 17 своих репортеров на мощные байки, и они круглые сутки колесят по городу и по мобильной связи передают новости прямо в эфир. Больше всего слушатели проявляют интерес к информации о «пробках» на дорогах мегаполиса. Иногда репортеры в погоне за сенсацией попадают в аварии. В том же Мехико разбились два фотографа местной газеты, спешившие в редакцию со снимками, запечатлевшими приезд Папы римского.

«ЭРКА» ХУДЕЕТ И КРЕПНЕТ

«Битва» за верховенство на самой популярной в Европе высоте – «600 кубов» вступила в новую стадию: в самые-самые метит Yamaha.

К 2003 году она решила кардинально обогородить спортбайк YZF-R6. То, что это не рядовой фейслифтинг, сомневаться не приходится – в большой мере уже модернизирована «начинка». Так, мотор оснастили системой впрыска топлива, изменены воздушный фильтр и выпускная система, что привело к увеличению мощности на 5% – итого 110 л.с. на заднем колесе. На оригинальные пятиспицевые колеса (как на гоночном Yamaha M1) опирается черная диагональная алюминиевая рама Deltabox III – это одно из высших инженерных

достижений конструкторов компании. Задний подрамник задран чуть выше, он полегчал. Маятник заимствован у YZF-R1. Остались без изменений лишь тормозные системы, подвески и формы обтекателя. Срезание «мяса» в различных деталях и узлах привело к облегчению машины на 3 кг – теперь «эрка» весит 164,5 кг.

Новинка поступит в продажу уже в конце этого года.



КИТАЙЦЫ ЗДЕСЬ ДВУМЯ НОГАМИ



Ни много ни мало, на \$3 млн. подписали контракт российская компания «Байк-Ленд» и крупнейший китайский концерн Zongshen Group.



В тандеме фирмы собираются в ближайшее время буквально завалить российский рынок доступной по цене мототехникой.

Zongshen оценивает ситуацию как перспективную – платежеспособность населения растет, как, впрочем, и интерес ко всему двухколесному. Уже на первой стадии проекта партнеры согласились, что в России реально продать за полугодие свыше 1000 скутеров, через год – втрое больше! Совместная политика отнюдь не пассивная; компании собираются активно рекламировать товар, открывать сеть сервис-центров в регионах и предложить широкую гамму как недорогого, так и фешенебельных моделей. Специально для России Zongshen разработает ряд моделей, максимально приспособленных к нашим условиям. В перспективе планируется открыть здесь сборочное производство. Важным стимулом к подписанию соглашения стал тот факт, что «Байк-Ленд» уже несколько лет успешно продает продукцию Zongshen.

изготовленными знаменитой фирмой Arlen Ness. К тому же Stalker – единственный кастом на рынке, у которого в конструкции ходовой части резиновые антивибрационные прокладки.

Планы у American IronHorse наполеоновские. Ее маркетологи уверены, что в ближайшем году смогут составить конкуренцию даже Harley-Davidson. Модельная линейка компании продлена чуть ли не вдвое, да и старые аппараты подверглись модернизации. Подтянули к уровню современных требований весьма популярные в прошлом Slammer и Ranger.

«СТАЛКЕР» ВЕРНУЛСЯ

Одна из ведущих кастомостроительных компаний США American IronHorse Motorcycle Co представила модельный ряд 2003 года.

Приятной новостью стало возвращение на рынок модели Stalker, которая в прошлом считалась культовой среди американских мотоциклистов. И все потому, что аппарат оснащен суперширокой (240-мм) задней шиной и комплекующими,

С «ХИМЧИСТКОЙ» НА БОРТУ

Маркетологи Suzuki решили, что скутерам Burgman 250 и 400 негоже держаться в тени старшего брата AN650 Burgman – пора подтянуть дизайн их старомодных «кузовов» к его неотразимой внешности.

Модели станут как две капли воды похожи на «старшего». Но помимо рестайлинга оболочки, машины получат модифицированное шасси. Более жесткий задний амортизатор соединен с маятником через систему рычагов, обеспечивающую прогрессивную характеристику. Комбинированная тормозная система, где усилие от рычага на руле передается на два тормоза, теперь более эффективная. Другие нововведения: 5-спицевые колеса, двойная пе-

Suzuki Burgman 250



редняя фара с мультирефлекторами, более крупная приборная панель и багажник, а также розетка на 12 В.

У маленьких Burgman остаются те же 4-тактные 4-клапанные моторы, но теперь их укомплектуют системой впрыска топлива. Агрейт позволит получить более высокие показатели мощности при снижении уровня токсичности. Если учесть, что со следующего года в Европе вступят в силу ужесточенные нормы по загрязненности выхлопа, то «химчистка» пойдет на пользу макси-скутерам Suzuki.

МОРМОТОПЕХОТА USA

Чтобы привлечь в свои ряды новых рекрутов, американская морская пехота использует имидж «народной марки» Harley-Davidson. 16 мотоциклов модели Fat Boy выкрасили в ярко-красный цвет и поместили символикой подразделения – мечом. Назвали аппараты Motorcycle Marines («Мотоцикл морской пехоты»). На этих красавцах морпехотинцы и ловят в свои сети рекрутов.

По сообщениям Bike, MCN, Performance Bike, соб. инф.

РУЛЕТКА В СТИЛЕ

СНОГСШИБАТЕЛЬНЫЙ КРУИЗЕР
ОТ **VICTORY** И **ARLEN NESS**

Александр ВОРОНЦОВ, фото Victory

Среди всех американских «альтернативщиков», бросивших вызов Harley-Davidson в его собственной «песочнице», самый амбициозный – Victory. Мощь концерна Polaris, агрессивная раскрутка, с иголочки новый мотор, лучшие европейские комплектующие – вот что такое этот аппарат. А в итоге... Увы, уровень продаж не дотягивает и до одной десятой от «харлеевского».

В связи с этим всплывает в памяти провал «спортивного круизера» V925C – он не продержался на рынке и пару лет, хотя нынче эта категория мотоциклов – одна из самых востребованных. В чем дело? Кого-то осенило: а не виноват ли дизайн, который, увы, трудно назвать вдохновляющим? И тогда господа менеджеры пошли на поклон к ведущему американскому кастомайзеру – легендарному Арлену Нессу. Маэстро оглядел исходный продукт и огласил любимую формулу: «Low down». То бишь, сделать пониже. А то что ж это за кастом с высотой по седлу аж целых 750 мм?! Приличному байкеру не к лицу сидеть на заборе... Назовем же новинку в честь Лас-Вегаса – игорного рая, в котором мечтает побывать каждый Флинтстоун! А то от ваших аббревиатур плевать хочется: одни «SC» да «ТС»...

Шутки шутками, а работа заняла три года. Зато ее результат, представленный в августе 2002 года под названием Victory Vegas, никого не оставил равнодушным. Во имя этого пришлось попотеть: раму и заднюю подвеску сделали практически заново, и в итоге мотоцикл «присел» на 75 мм, база его вытянулась на 80 мм. Не стану пересказывать то, о чем фото расскажет лучше. Обращу лишь внимание на такие «вкусные» детали, как изящно вылепленный бензобак, блок контрольных ламп на верхней траверсе и задний фонарь – он на светодиодах.

Силовой агрегат машины – новейшая версия 2-цилиндрового V-образного двигателя Freedom с его хитроумной системой газораспределения: верхние распредвалы, гидрокompенсаторы и автоматическая регулировка натяжения приводных цепей. К сожалению, с некоторых пор американцы не приводят данных о мощности моторов. Знаете, почему? А вдруг кому-то придет в голову снять характеристики на стенде и одной «лошади» не досчитается? Так ведь по судам затаскает!.. Не душийте жизнь суетой – насладитесь Victory Vegas. ♦♦



V-twin

COME
Fabulous
VEGAS
VADA



VICTORY VEGAS

Общие данные

Дебют	август 2002 года
Сухая масса, кг	280
Длина, мм	2445
База, мм	1690
Высота по седлу, мм	673
Угол наклона рулевой колонки, град.	33,1
Вылет, мм	134
Объем бензобака, л	17

Двигатель

Тип	2-цилиндровый, 4-тактный, V-образный
Газораспределение	ОНС, 4 клапана на цилиндр
Диаметр цилиндра х ход поршня, мм	97х102
Рабочий объем, см ³	1507
Степень сжатия	9,2
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	воздушно-масляная
Система запуска	электростартер

Трансмиссия

Моторная передача	шестернями
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	5-ступенчатая
Главная передача	зубчатым ремнем

Ходовая часть

Рама	трубчатая, дуплексная, стальная телескопическая
Передняя вилка	телескопическая
Ход колеса, мм	130
Задняя подвеска	маятниковая, с моно- амортизатором и про- грессивной характе- ристикой
Ход колеса, мм	100
Передний тормоз	300-мм диск, 4-поршневая скоба
Задний тормоз	300-мм диск, 2-поршневая скоба
Передняя шина	80/90-21
Задняя шина	170/60-18

ХИЩНИК И ХИЩНИЧЕК » Polaris Predator



С недавних пор американскую компанию Polaris беспокоит отсутствие в своей гамме... спортивной модели. «Вы что-то путаете, — поправит сведущий, — ведь половина выпускаемых Polaris мотовездеходов несет название Sportsman. А про «остро заточенный» Scrambler вы забыли?..» Так-то оно так, но дело не в названиях. Sportsman — «рабочая лошадка» (хотя достаточно резвая), а Scrambler увядает в тени таких конкурентов, как Bombardier DS650, Suzuki LT-Z400 и Yamaha Raptor.

Но на то и щуки на рынке, чтобы караси не дремали. Polaris не захотел стать легкой добычей для конкурентов и сам превратился в хищника — именно так переводится название новейшей спортивной модели Predator, дебют которой состоялся в минувшем августе. В 500-кубовом 4-тактном моторе головка цилиндра с двумя верхними распредвалами и четырьмя клапанами, жидкостное охлаждение и электрозапуск. Данных о мощности компания не приводит, но, судя по размеру диаметра диффузора карбюратора (42 мм), она составляет не менее 40 л. с. При этом квадроцикл не намного тяжелее 2-колесного мотоцикла — 188 кг. Мотор сблокирован с 5-ступенчатой коробкой передач (никаких вам вариаторов!), сцепление — с принудительным выжимом. Привод только на задние колеса (цепью O-Ring).

Передняя независимая подвеска — на поперечных А-образных рычагах (хода колес — 254 мм), ее геометрия просчитана на компьютере и обладает несколькими достоинствами, выгодно отличающими машину от конкурентов: при резком торможении усилие передается не на пружины, а на рычаги подвески, что исключает «клевок»; нулевое плечо обкатки повышает точность руления. Задняя подвеска — мотоциклетный маятник с моноамортизатором и неразрезной задней осью (ход — 279 мм). Амортизатор задней подвески — с полным набором регулировок. Спереди и сзади дисковые тормоза с гидроприводом.

Даже самая лучшая в техническом отношении новинка сегодня может получить шансы быть успешной на рынке лишь в случае, если получит эффектную упаковку. Дизайнеры компании не подкачали: «хищник» не затеряется в «стае» себе подобных. Если же вам агрессивные обводы облицовки кажутся недостаточно привлекательными, можете заказать исполнение Troy Lee: дизайн его окраса создан самым известным в США «кутюрье» по части узоров на шлемах и гоночных болидах. И еще одна приятная особенность: вы можете купить сразу пару мотовездеходов — для себя и маленького сына: одновременно с большим «хищником» компания запускает детский 90-кубовый Predator. Чтобы чадо не приставало: «Папая, дай порулить!».

КУРС ПОХУДЕНИЯ » KTM 450SX Racing

С тех пор, как зародилась спортивная мототехника, ее конструкторы заняты проблемой «упаковки»: как «воткнуть» побольше «лошадок» в возможно меньший объем? Инженеры вынуждены оглядываться не только на конкурентов, но и на чиновников от спорта. Те, изображая кипучую деятельность, чуть ли не каждый год меняют требования к спортивным мотоциклам.

Несет перемены и сезон грядущего 2003 года: наравне с 250-кубовыми двухтактниками соревнуются на 400-кубовые, а 450-кубовые 4-тактные мотоциклы. Казалось бы, кричи «ура» да тупо растачивай цилиндр — чего еще надо? Но не так прост австрийский KTM: здесь спроектировали фактически новую машину. Причем KTM 450SX Racing легче прошлогоднего 400SX на 1,5 кг. Это очень много для мотоцикла, масса коего чуть больше 100 кг. Один лишь переход от литых картерных деталей в земляные формы к литью в кокиль позволил сэкономить 0,5 кг.

Двигатель оснащен 4-клапанной головкой цилиндра (клапаны из титана), автоматическим декомпрессором и отдельными контурами смазки собственно для мотора и для коробки передач. Характеристика двигателя настолько гибкая, что конструкторы решили отказаться от прошлогодней 6-ступенчатой КП в пользу 4-ступенчатой — представляете, насколько облегчилась работа спортсмена? Уникальная особенность мотора новинки — регулируемая масса маховика. Как извест-



но, с тяжелым маховиком движок более тяговит и лучше берет подъемы, с легким — лучше раскручивается. Благодаря специальному «привеску» массой 500 г теперь кроссмен может сам отрегулировать инерцию маховика с учетом характера трассы и своих предпочтений.

Рама мотоцикла сварена из хром-молибденовой стали, причем в ее конструкции сочетаются трубы круглого и прямоугольного сечений. Задний подрамник из алюминия сплава. Передняя телескопическая вилка WP — перевернутого типа, с внушающими уважение несущими трубами диаметром 48 мм. Уникальная задняя подвеска системы PDS обеспечивает прогрессивную характеристику без промежуточного рычажного механизма — за счет особой конструкции амортизатора.

Понимаете, что происходит? Машина не ездит — почти летает.

№1 в мире - уже 11 лет!

 **POLARIS®**



 **BRANDT**

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР POLARIS ПО РОССИИ И СНГ

ИНФОРМАЦИЯ О ДИЛЕРАХ: WWW.BRANDTPOLARIS.RU
ТЕЛ.: (812) 303-94-19 ФАКС: (812) 303-94-16

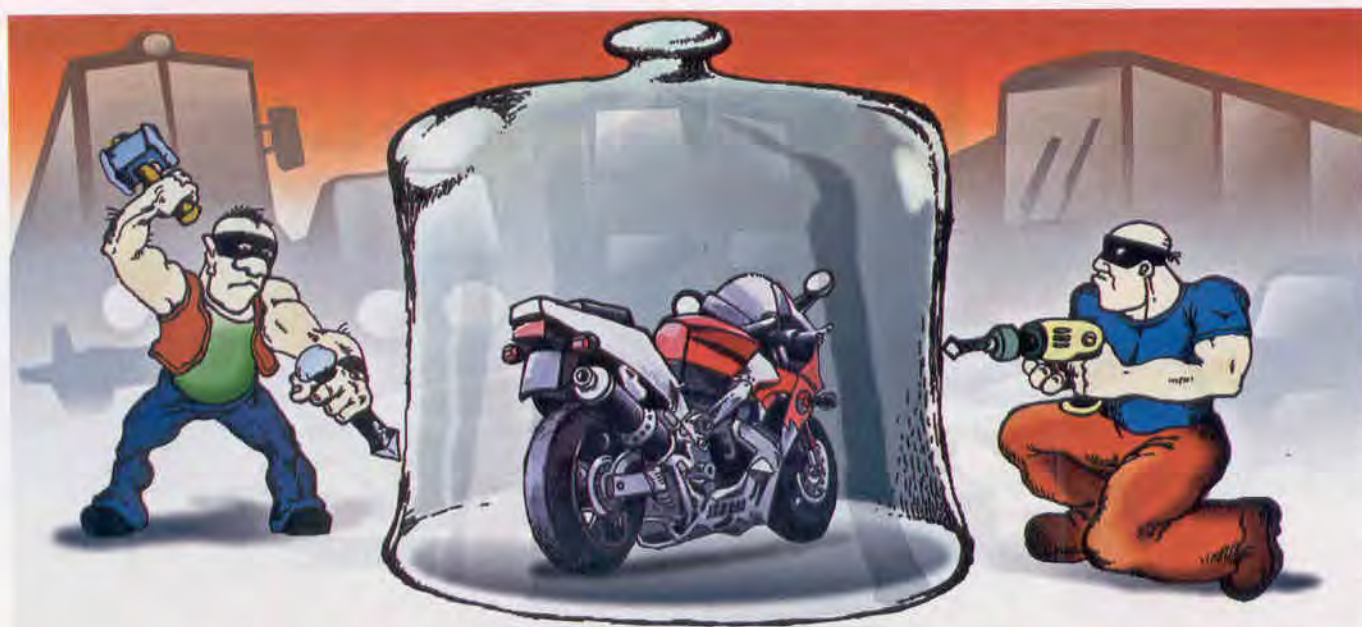
*спортивные мотоциклы
спортивные мопеды
спортивная форма
аксессуары*

*все,
чтобы
стать
не милодом!*

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ИМПОРТЕР КОМПАНИЙ
Hebo GAS GAS И НЕВО В РОССИИ
 **GAS GAS**

601900, Владимирская область,
г. Ковров, ул. Еловая, 1
тел. (09232) 353-31,
тел./факс 354-98
<http://www.zid.ru/ru/sport>
E-mail: zidmark@zid.ru





Рисунки Сергея Чиркова

...И НАРОД К ВАМ ПОТЯНЕТСЯ

Страховым компаниям «окучивать» мотоциклистов супервыгодно. А они, глупые, думают иначе.

Владимир ПОЖАРСКИЙ

«МОТОЦИКЛЫ НАМ НЕ НУЖНЫ!»

У одной из самых крупных отечественных страховых компаний «РЕСО-гарантия» очень разветвленная агентская сеть по всей России. Казалось бы, великолепные возможности для охвата достаточно многочисленной армии российских мотоциклистов...

— Слишком легко мотоциклы угоняют, — рассказывал заместитель генерального директора «РЕСО-гарантия» Игорь Иванов. — Милиция обычно их и не ищет. Кроме того, мотоциклы имеют свойство падать, а это влечет ремонт, который страховщику стоит денег. Словом, с мотоциклами сплошные убытки... Да, у нас застраховано несколько дорогих двухколесных машин, но они принадлежат VIP-клиентам. В случае, если кто-то решил застраховать у нас свое имущество стоимостью в несколько миллионов долларов, то, естественно, мы включаем в перечень и любимый мотоцикл. Но это — исключение, ведь чаще всего владелец мотоцикла — человек малообеспеченный и вряд ли он вообще думает о страховке.

Во время разговора вошел Вадим Горко, старший управляющий по страхованию автотранспорта, он, оказалось, владелец по-

литоралитрового Suzuki — о таком он мечтал с юности. (Я видел эту реальность во дворе здания фирмы рядом с будкой бдительного охранника.) Вадим разделил и проиллюстрировал мнение коллег яркими примерами:

— Когда редакция одной из процветающих газет взяла Triumph, мы не смогли указать в просьбе его застраховать. На мотоцикл первый раз в жизни взгромоздился зам, главного редактора и, естественно, свалился. Облицовка — вдребезги, еще кое-какие поломки. Его «катание» обошлось нам в 4700 долларов. Другой солидный бизнесмен также обзавелся дорогой игрушкой — застраховали. Ее из запертого гаража сперли — опять мы понесли убытки. Что-то подобное произошло еще с одним банкиром и его Yamaha, мало того, он за выплатами приходит по несколько раз в год... Но эти денежные потери компенсировались за счет других видов страхования тех же клиентов. А с обычными за счет чего компенсировать?.. Вот потому с мотоциклистами и не работаем.

— А происходило ли что-нибудь нехоршее с вашим Suzuki?

— Он, конечно же, застрахован в нашей компании, с солидными скидками... Нет, мотоцикл у меня год, но ничего дурного не случилось.

Не слишком ли много страшилок вспомнили страховщики? Или иначе: сколько истины в утверждении, что мотоциклы — неинтересный «продукт» для компании? «В жилах» «РЕСО» течет 49% испанской финансовой «крови», а один из ведущих членов совета директоров — испанец. На его родине какое-то время назад, действительно, на несколько лет прекращали страховать мотоциклы, но теперь эта работа возобновлена как перспективное направление.

Скажите: так это ж «у них»!.. Ладно, разберемся, что у нас.

БИЗНЕС-ПЛАН

Выгодным бизнесом страхование становится тогда, когда достигнет определенной массовости клиентуры — иначе вылетит в трубу. На одних VIP-клиентах рентабельности достичь невозможно (впрочем, как сказать... Но не о них речь). Так вот, в первопрестольной зарегистрировано 46 000 мотоциклов, а с учетом твердой тенденции роста продаж мототехники ее парк приблизится к полусотне тысяч уже через какие-нибудь полгода. 50 000 — разве не резерв для массовости?.. Все они будут обязаны застраховать гражданскую ответственность, так что встреча страховщиков с владельцами мототехники неизбежна. Вот

и предложите мотоциклистам застраховать любимое транспортное средство. Пусть согласится каждый десятый – это уже почти 5 тысяч договоров. И ведь согласятся. Но при соблюдении одного условия. Учтивая, что цены на мотоциклы часто сопоставимы с ценами на автомобили, процентная ставка тех и других должна быть также сопоставимой. На практике все не так.

Вот что рассказала сотрудник небольшой страховой компании «Дина» Татьяна Карыженская:

– Мы не говорим «нет» – застрахуем любой мотоцикл. Однако многие отказываются, когда узнают, сколько придется выложить нашей компании в качестве взноса.

А другие в «Дину» по той же причине и вовсе не пришли. Понятно, почему. Страховой взнос за новый легковой автомобиль Honda составляет 6,5% ее стоимости, а за байк Honda уже 8,13%! С какой стати больше? И клиента не убеждает, что на рынке продавец (в том числе, страховых услуг) вправе устанавливать любые цены. «Устанавливайте – но мы страховаться не желаем». А клиент – он и есть мерило рынка.

И дальше. Понятно, когда с клиента в возрасте до 21 года взимают безвозвратный взнос (франшизу) в размере 200 долларов за импортную модель, 100 долларов за отечественную – потому что водитель малоопытный, значит, вероятность страхового случая велика. («Возрастной» фактор – вещь распространенная во всех компаниях мира. В некоторых западных странах присутствует и «половой» – к женщинам применяется понижающий коэффициент: они более законопослушны и ездят аккуратнее мужчин). Применяется и фактор опыта – стаж вождения. Все эти «возрастные», «половые» и «стажные» измерения логичны. Однако когда тебе, 30-летнему байкеру со стажем вождения как минимум

10 лет, без всяких на то оснований только и делают, что повышают надбавку за услуги по страхованию, то это уже бред. Не дерите, страховщики, сверх меры – и народ к вам потянется.

ДУРАКИ НЕ МЫ?

А теперь о степени риска компаний, которые все еще гадают на ромашке – страховать-не страховать мотоциклистов и их машины. Не будем пересчитывать лепестки, а обратимся к неумолимой статистике аварий, которая, собственно, только и может дать единственно правильный ответ на поставленный вопрос.

Итак, по всем известным данным, каждый 700-й автомобилист за год отправляется на тот свет в результате аварии. А теперь о том, чего многие, в том числе страховые компании, видимо, не знают. По данным, предоставленным пресс-службой столичного ГАИ, из почти 50 тысяч граждан, передвигающихся на мотоциклах по Москве (а это самый «аварийный» город страны) за семь месяцев нынешнего года погибло 22 человека. В среднем за год – около сорока. Получается, что гибнет только один из 1250 мотонаездников. Сравнили с автопотерями? Вместе с тем, застраховать свою жизнь и здоровье поклоннику байка обойдется гораздо дороже, чем обладателю любой легковушки или вечному пассажиру метрополитена. Вот не понятно, отчего происходит такая дискриминация?

Продолжим сравнивать и заниматься грешным делом – считать деньги страховых компаний. Увы, приходится.

По 55 000 договорам компании «РЕСО-гарантия» с владельцами автомобилей за первое полугодие деньги выплачивались 21 000 раз, иначе говоря, примерно по четырем из каждых десяти застрахованных автомашин. В более чем половине слу-

чаев причина выплат – последствия ДТП, то есть «РЕСО» **возместила ремонт каждого двух из десяти застрахованных автомобилей** (даже реже, но не будем мелочиться). Из 30 миллионов долларов, собранных по договорам, 15 миллионов пришлось на выплату компенсаций клиентам – аварии «съели» половину суммы. Все же в компании считают эту работу выгодным бизнесом.

Теперь – о мотоциклах. По данным все той же пресс-службы московского ГАИ, на 46 000 столичных байкеров за семь месяцев сего года приходится 238 ДТП, следует ожидать, что за год всего произойдет около 400 аварий или (сравнивайте!) **одно происшествие на 115 мотоциклов!**

И тут просто необходимо сделать еще одно дополнение: еще реже, чем со среднестатистическими мотоциклами, аварии происходят с мощными (читай – дорогими) байками, а их владельцы как раз и являются основными реальными, а также и потенциальными клиентами страховщиков. Да и воруют такие машины реже, поскольку их охраняют лучше.

Сопоставив все эти и другие данные, получается, что **для страховых компаний страховать мотоциклы безопаснее, чем автомобили, в семь раз. Следовательно, и в семь раз выгоднее.** Но дело пойдет, если соблюсти прочие равные условия – если процентная ставка будет уравнена с обычной для машин с четырьмя колесами – 6%, а не 8–9%, как сейчас.

Опять не убеждает?.. Что же, иногда не маркетинговые выводы, а умозаключения совсем другого рода влияют на принятие решения бизнесменами, в том числе от страхования – что-то типа: а как «у них», на Западе? Отвечаю: вспомните ту же Испанию. Ну, не дураки же, в самом деле, занимают там этим делом!

Тогда кто занимается им у нас? ❧





ЗВУКИ МУЗЫКИ

Benelli Tornado 900 версии Superbike

Аншлаг: 60 000 фанатов мотогонки в июне прошлого года стали слушателями концерта лучших супербайков на трассе Мизано, на Адриатическом побережье Италии. Великолепное соло исполнил австралиец Питер Годдард на 3-цилиндровом 900-кубовом Benelli Tornado – мотоцикле, собранном в городе Пезаро, что в 20 км к югу от гоночного кольца, пропитанного звуками кристальной чистоты.

Алан КАТКАРТ,
фото Кела ЭДЖА и Марка УЭРНХЭМА

Как же упоителен тембр выхлопа «трешки» – он чуть выше и злее, чем рев профундо 2-цилиндрового мотора, но глубже и сочнее, чем визгливый тенорок «четверки». Почти три десятка лет, а точнее 29 мы не слышали ничего подобного на трассах Гран-при – с тех пор, как гонки покинула 3-цилиндровая MV Agusta, выигравшая

с 1965 по 1973 годы 14 чемпионских титулов. Более того, эта мелодия возвестила о возвращении в большой спорт легендарной Benelli – легендарной, потому что она привезла седоков к двум титулам чемпиона мира в классе 250 см³ (в 1950 и 1969 годах). И как раз 29 лет назад последний раз мотоциклы компании стартовали в гонках – в том самом несчастливом 1973-м, когда трагедия в Монце унесла жизни Сааринена и Пазолини, двух блестящих солистов, ко-

гда-то выступавших и в труппе Benelli.

Более двух десятков лет марка служила форпостом концерна De Tomaso, а нынешний ее владелец – влиятельная итальянская семья Мерлони, государи империи, выпускающей бытовую технику Indesit и Ariston. Некогда Андреа Мерлони, пребывавший в расцвете сил, руководил гоночной командой Cattalone SBK, арендовавшей мотоциклы Ducati для Франки Кили, а в 1996 году он приобрел дышавшую на ладан компанию

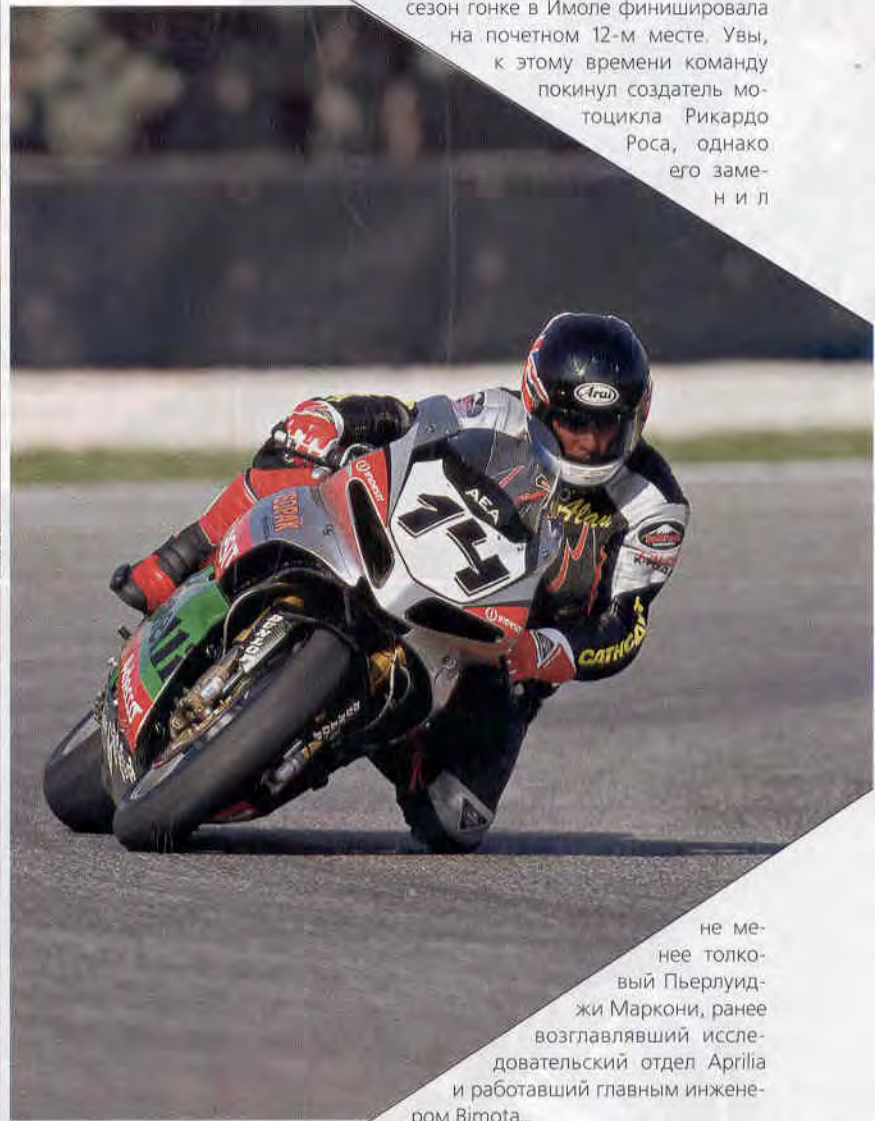


Benelli, чтобы (он не скрывал честолюбивых устремлений) поднять ее на вершину гоночной славы. В июле 1999 года Benelli представила публике первый после долгого перерыва «полноценный» мотоцикл – 3-цилин-

дросельный, через два года после премьеры, она дебютировала в гонках.

Хотя Годдард не смог финишировать ни в одном из двух заездов в Мизано, через пару недель на трассе Лагуна Сека австралиец на Tornado завоевал первое зачетное очко. Следующей ступенью восхождения на пьедестал стала гонка в Брэндс Хэч – тогда Годдард вчистую обыграл Окаду с заводской Honda SP-2.

Интрига закручивалась: команда Benelli потеряла темп и на следующих двух этапах не заработала ни очка. Но в завершающей сезон гонке в Имоле финишировала на почетном 12-м месте. Увы, к этому времени команду покинул создатель мотоцикла Рикардо Роса, однако его заменил



не менее толковый Пьерлуиджи Маркони, ранее возглавлявший исследовательский отдел Aprilia и работавший главным инженером Bimota...

Мне посчастливилось стать первым не из числа работников Benelli, кому удалось прокатиться на супербайковской версии Tornado по облаксанной солнцем трассе Мизано. Теперь я готов ответить на вопросы, интриговавшие всех с того самого дня, когда мотоцикл впервые предстал перед широкой аудиторией: ну, как он в деле-то? Действительно ли так хорош или же «много шума из ничего»? Что помогло ему добиться таких многообещающих результатов в полусезоне-2001: хороши технические параметры болида или все дело в гоночном таланте Годдарда?..

дросельный
вый
Tornado, его спроектировал бывший гоночный инженер Ferrari и Cagiva Рикардо Роса. Машина вскоре станет основой целого семейства «потребительских» мотоциклов. Пока же, всего



По правде говоря, я не самый беспристрастный судия в этом деле – уж очень люблю 3-цилиндровые модели и... Benelli. Но несколько не сомневаюсь в том, что этот небольшой итальянский заводик создал весьма и весьма многообещающий спортбайк. Если еще точнее, стоит с ним чуток поработать, не пожадничать и оплатить, что нужно, – и получим реального претендента на титул мотоцикла для чемпиона мира.

Но не стану более затягивать прелюдию и приступлю к исполнению главной темы: «Тест».

Подошел к нему вплотную: ого, какой же «барьер» надо взять, чтобы на него взобраться! Седло Tornado расположено о-о-очень высоко. Даже выше, чем у Ducati с его выпускной системой под седлом. Я поспешил обвинить в этом Питера Годдарда с его привычкой к высокой посадке. Но готов был извиниться за подозрения, когда мне объяснили, что Питер ни при чем. Прости, старина!..

Виной всему установленный сзади радиатор.

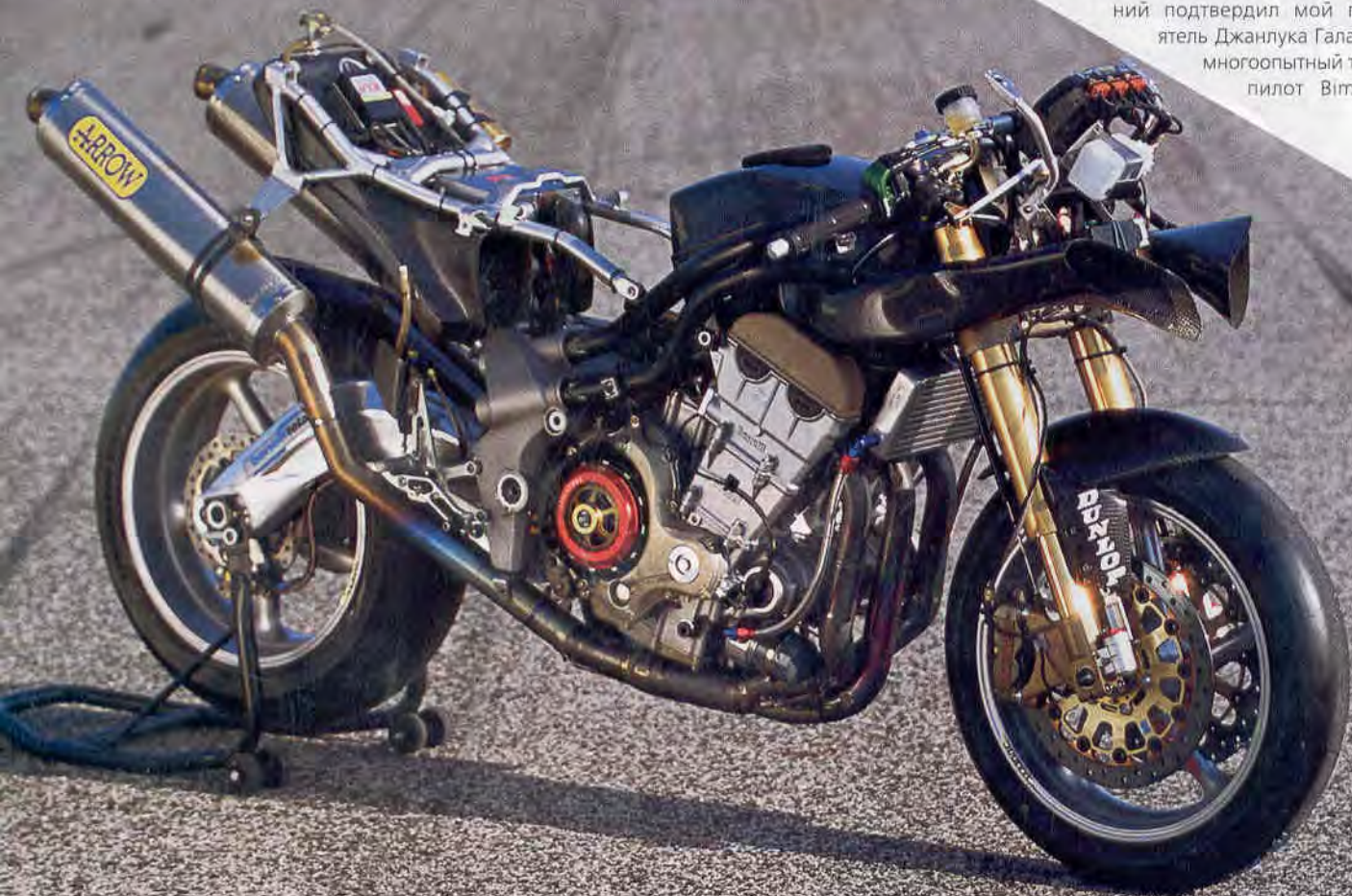
Вот и

пришлось седло поднять, чтобы заднее колесо не задевало за него даже при полном сжатии подвески. А на дорожной версии в «корме» стоят еще и два вытяжных вентилятора – на гоночной машине их нет. Коротче, думаю, что у байкеров роста ниже среднего при посадке возникнут сложности. Хоть вози с собой табуретку!..

Ладно, сели. Сразу отмечаю: мотоцикл с его рядной «тройкой» ничуть не шире, чем любая из гоночных 2-цилиндровок. Да что там, заводская Aprilia кажется более громоздкой! Но при этом обтекатель дает достаточную защиту от потока набегающего воздуха на прямых участках трассы. Корпус воздухофильтра замаскирован под бензобак (на самом деле бак смещен назад и вниз – он над коробкой передач). Для 900-кубового superbайка Tornado вышел довольно компактным. Нагрузка на предплечья обычна для гоночной машины, она не чрезмерна.

Компактность, сами понимаете, «не ради искусства» – она функциональна на гоночной трассе. Benelli с легкостью и даже с некоторым изяществом входит в повороты и послушно меняет направление. К сожалению, днем раньше на трек попало масло из двигателя сгоревшей гоночной машины, поэтому часть трассы оказалась закрытой, и я не смог устроить Benelli настоящий наяр с перегрузом посредством прохода через пару последовательных петель. Но и без этих «центрифуг» прочувствовал, что именно большая высота по седлу помогает ему ловчее проходить повороты.

Это предположение без колебаний подтвердил мой приятель Джанлука Галассо, многоопытный тест-пилот Vimota,





ныне перешедший к Benelli. Безусловно, облегчает контроль положения переднего колеса с 16,5-дюймовой шиной Dunlop рулевая геометрия композитного шасси Tornado – она смещенной вперед массой (нагрузка

распределяется по колесам в пропорции 53/47%). Догадались и вы: это позволяет входить в повороты с большей скоростью, чем если бы пропорции были бы «правильными». Уместно заметить, что «скоростной заход в поворот» отчасти компенсирует единственный недостаток двигателя Benelli на данном этапе его «развития»: плохую, не побоюсь этого слова, динамику разгона.

Это вовсе не означает, что, лихо войдя в поворот, Tornado выходит из него со скоростью чуть больше черепашьей. Но, откровенно говоря, я ожидал большего. Скоростная характеристика мотора весьма своеобо-

разна: двигатель отлично тянет на «низах», и, выходя, скажем, из финального крутого поворота сокращенной трассы Мизано на 7500 об/мин, я, переключив вниз три передачи, впечатляюще для наблюдателей вздымал мотоцикл на дыбы. Но когда на цифровом щитке приборов высвечивается показатель более 9500 об/мин, двигатель сплунтяво киснет – крутящий момент резко падает. Рассудил так: проблема либо в настройке системы впрыска топлива, либо в конструкции выпускной системы, либо в профиле кулачков распредвала. Или имеют место все три причины сразу.

А результат – обороты не растут. Ты маешься, пытаешься рвануть, крутанув еще ручку «газа», чтобы обогнать несущийся впереди Ducati (этим и занимался весь сезон бедняга Годдард), уже подступает желание переключить передачу, чтобы вновь вернуться в благоприятный диапазон оборотов – как вдруг двигатель будто просыпается, и от 11 000 происходит стремительный подхват до предельных 12 600 об/мин. Ограничитель срабатывает так резко, что, ей же Бо-

История Benelli: С ВОЗВРАЩЕНИЕМ!

В 2001 году она вернулась на гоночный трек – одна из самых известных марок в истории итальянского мотоцикльостроения. Ее место в «двухколесной культуре» Италии можно сравнить с положением Maserati в «четырёхколесной». Да и в их судьбах есть что-то общее: обе основаны большими семьями простого происхождения, обе не раз выигрывали Гран-при и становились призерами чемпионатов мира. Но их блеск всегда затмевала продукция более известных фирм – таких, как MV Agusta и Ferrari. Обе пользовались большим спросом на международных рынках, но однажды в

мгновение потеряли все и оказались в руках одного и того же предпринимателя – Алессандро Де Томазо. Сейчас, спустя несколько десятков лет, обоим маркам выпал шанс снова встать на ноги. Для Maserati этот шанс – присоединение к империи Fiat, а для Benelli – «брак» с Андреа Мерлони.

Benelli начинала достаточно скромно для компании, обозначившей несколько значительных вех в истории мотоцикла (первый серийный мотор с шестеренным приводом верхнего

Тонино БЕНЕЛЛИ – лучший гонщик среди шести братьев.



гу, лучше заранее включить высшую передачу. Позволю себе поназидать: странно, что Годдард не пользуется лампочкой, сигнализирующей о необходимости переключить передачу – по крайней мере, во время моего заезда она не мигала. Зато вовсю работал механизм скоростного переключения. Его настройка столь же чувствительна, как

на Ducati Карла Фогерти – я несколько раз чуть не глушил двигатель, случайно задевая за рычаг переключения передач моим сапогом 44-го размера.

Но, по крайней мере, что касается моей КП – она хороша! А я давал ей колоти, пытаюсь удержать обороты не ниже 10 500 в минуту... Жаль, что мотор не

раскручивается выше 12 600 об/мин: ограничитель срабатывает, а ведь кажется, что двигатель готов прибавить еще.

Конечно, на 900-кубовом 4-тактном супербайке нельзя ездить, как на 125-кубовой гоночной машине – любой трек с крутыми поворотами это докажет. Но мне по душе способность шасси Benelli облегчить мою



распредвала, первый итальянский мотоцикл с маятниковой задней подвеской, первая 4-цилиндровая 250-кубовая гоночная машина, первый 6-цилиндровый дорожный байк, первый 4-цилиндровый 250-кубовый дорожный мотоцикл, первый гоночный аппарат с дисковыми тормозами).

Основала фирму в Пезаро в 1911 году Тереза Бенелли, искавшая достойное занятие для своих шести сыновей. Старшему из них в тот момент исполнилось 22 года, младшему – 9 лет. Они открыли мастерскую по ремонту автомобилей и мотоциклов. Увы, в 1916 году произошло землетрясение, и бизнес рухнул в прямом и переносном смысле этого слова. Но братья не пали духом: они возродили дело и даже наладили производство мотоциклов. А потом для рекламы своей продукции занялись мотогонками.

Благодаря гоночному таланту младшего из братьев, Тонино, и Дорино Серафини,

его товарища по команде, Benelli выиграла множество гонок в 20-х и 30-х годах и вошла в первую пятерку итальянских мотоцикл-производителей. В конце 30-х 250-кубовые гоночные Benelli с успехом противостояли натиску более мощных компрессорных DKW и Moto Guzzi, на них завоеван весь пьедестал, три Гран-при Италии 1938 года и выиграны гонки «Турист Трофи» в 1939-м.

Во время второй мировой войны бомбежки сравняли завод с землей, но ничто не смогло заставить братьев опустить руки. Они восстановили предприятие и уже в 1947 году возобновили производство

мотоциклов. Первой с конвейера сошла 2-тактная 125-кубовая модель Leoncino – самая известная машина компании. Продажи резко возросли после того, как в 1950 году Дарио Амброзини выиграл чемпионат мира и все, кроме одной, гонки того сезона.



Верхневальный Benelli 500
30-х годов.

**ТЕХНИЧЕСКАЯ
ХАРАКТЕРИСТИКА**
(приведены параметры дорожной версии)

Общие данные

Модель	Benelli Tornado 900/3
Дебют	лето 1999 года
Сухая масса, кг	185
База, мм	1395
Высота по седлу, мм	810

Двигатель

Тип	3-цилиндровый, 4-тактный, рядный
Газораспределение	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Диаметр цилиндра x ход поршня, мм	88/49,2
Рабочий объем, см ³	898
Макс. мощность, л.с. при об/мин	144/12000
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	93,3/8800
Степень сжатия	11,8
Система охлаждения	жидкостная
Топливная система	впрыск топлива

Трансмиссия

Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепью

Ходовая часть

Рама	композитная, сталь- ные трубы и отливки из легкого сплава
Передняя вилка	телескопическая, перевернутого типа
Задняя подвеска	маятниковая, с моно- амортизатором и прогрессивной характеристикой
Передняя шина	120/70ZR17
Задняя шина	190/50ZR17

Динамика и экономичность

Макс. скорость, км/ч	280
----------------------	-----



участь во время сражения со столь странной динамикой мотора. Да, я ехал не по полному кругу трассы и не гнал, как Питер Годдард, но мне нравилось поведение машины на выходе из крутых поворотов. По крайней мере, пока двигатель не начинал чудить. Я вот о чем. Высокая посадка означает, что при наборе скорости основной вес приходится на заднее колесо, но удачная настройка амортизатора задней подвески Ohlins обеспечивает хорошую управляемость. Мотоцикл идет в точности туда, куда вы его направяете, и после прохождения поворота

можно изумиться, как чисто вы его прошли. Но после провала в скоростной характеристике будьте готовы к резкому скачку мощности – не то заднее колесо так взбрыкнет, что «мама не горюй!» Не хотел бы я укрощать Benelli на более цепких, но не прощающих ошибок шинах Michelin.

Замечательное шасси Tornado отлично работает и на пологих скоростных виражах, хотя иной раз приходилось привставать на подножках, чтобы укротить биение переднего колеса. Скорее всего, это вызвано тем, что подвески настроены под Годдарда, но я

Увы, Амброзини погиб во время тренировки перед Гран-при Франции в 1951 году, компания временно отошла от мотоциклов. Тем не менее, спрос на дорожные мотоциклы продолжал расти.

Benelli вновь заставила о себе говорить

в 1960-м, когда на ночных трассах появился 4-цилиндровый 250-кубовый мотоцикл. Конечно, маленькой итальянской команде тяжело было тягаться с японскими монстрами. Но все же гонщиком Тарквинио Провини и Ренцо Пазолини несколько раз удалось вкусить славу победителей Гран-при. А в 1969 году австралиец Кел Каррутерс выиграл для Benelli второй титул чемпиона мира.

Серийную программу дополнили мотоциклы «2С» с 250-кубовым 2-тактным двухцилиндровым мотором и Tornado с 650-кубовой 4-тактной рядной «двойкой». С таким арсеналом компания атаковала растущий американский

рынок. В гонках она переместилась в классы 350 и 500 см³ с модифицированными версиями 250-кубовой «четверки». Увы, сезон 1973 года стал последним для гоночной команды Benelli – новый владелец, Де Томазо, имел на марку другие виды.

В 70-е и 80-е компания, наряду с мопедами, скутерами и мотоциклами малой кубатуры, выпустила гамму многоцилиндровых 4-тактных моделей. Их флагманом стал представленный в 1972 году импозантный Sei – первый в мире 6-цилиндровый дорожный мотоцикл. Следует отметить и 4-цилиндровый Quattro 500, конструкция которого (так же как и Sei) сильно напоминала модели Honda. Но более заслуживает внимания первый 4-цилиндровый 250-кубовый дорожный мотоцикл. Жаль, что его странная бананообразная форма, навязанная знаменитым автомобильным дизайнером Джуджаро, приглушила фурор, который должен был произвести мотоцикл.



Первый серийный
6-цилиндровый Benelli 750 Sei.

Андреа МЕРЛОНИ:
«Мы сделали это!»



то по-тяжелее буду! Ну, и потом, я проходил этот поворот на пятой передаче, и потому заднее колесо тоже нагружалось больше.

В конце прямой затормозил – настал черед проявить себя 350-миллиметровым диском Brembo. Может, они покажутся маленькими для гоночной машины, но масса-то их тоже невелика – это один из факторов, облегчающих управляемость мотоцикла. По крайней мере, замедляют они отлично, машина остается устойчивой, несмотря на то, что я чувствую, как подо мной разгружается заднее колесо. Не возникала пробуксовка сцепления, на которую сетовал Годдард.

Должен заявить, что хотя гений (или почти) Рикардо Роса ушел из компании, он продемонстрировал именно с Benelli новый подход к конструированию современного мотоцикла класса «Супербайк». Свои возможности и потенциал модель продемонстрировала в нескольких соревнованиях, и критикам пришлось взять назад свои слова о том, что возрождение Benelli – всего лишь каприз богача. Этот «каприз» настолько «весомо, грубо, зримо» выступил на треке, что соперникам пришлось призадуматься: не претендент ли перед ними на главные призы?

Tornado привнес новое звучание в двухколесную музыку гоночных пафдоков – уникальное звучание 3-цилиндрового мотора, столь же своеобразное, сколь и созданный англичанином Эдрианом Мортонем дизайн Tornado – нельзя и об этом персонаже не упомянуть.

Для «первого блина» гоночный Benelli совсем неплох. Его шасси – просто супер! А проблемы со скоростной характеристикой – детские болезни, которые чадо перерастет. Дорожная версия уж точно ими страдать не будет.

Перевод Татьяны КОДАЧЕНКО, литературная адаптация Александра ВОРОНЦОВА

В империи De Tomaso марка Benelli всегда занимала второе место. На первом – Moto Guzzi. Поэтому в 1989 году, когда Де Томазо все же решил продать компанию, она практически перестала существовать. Последней искрой затухающего костра стало появление в 1987 году 2-тактного спортбайка Jarno 125. Да и тот был выпущен малой партией. И все...

Но пламя все же разгорелось в умелых руках Андреа Мерлони, который приобрел марку в 1996 году. После четырех лет успешного производства скутеров имя Benelli вновь появилось на многоцилиндровом спортбайке Tornado 900. Этот необычный мотоцикл, дитя Рикардо Роса и Эдриана Мортоня, стал первым гоночным супербайком с 3-цилиндровым двигателем. Раскра-

Гоночный Benelli 250 1969 года.

шенный в те же цвета – серебристый и зеленый – что и тот мотоцикл, на котором Каррутерс завоевал в 1969 году титул чемпиона мира, Tornado не просто добавляет новую ноту в звучание оркестра по имени «Супербайк». Он также первый из серии 3-цилиндровых дорожных мотоциклов.

Поверьте, Benelli вновь будет на коне! **14**



YAMAHA MOTORS

на маяковской

Мотоциклы
Электроскутеры
Вездеходы ATV
Мопеды
Водные мотоциклы
Генераторы
Одежда и аксессуары
Лодочные моторы

тел.: (095) 209-1681

Приглашаем к сотрудничеству
региональных дилеров.

Низкие цены.

тел.: (095) 209-2193
200-4411



Москва, ул. Садовая-Триумфальная, 16

E-mail: yamaha-motors@mail.ru


Kawasaki
Let the good times roll.

СПОРТ ТУРИЗМ
ZZ-R 1200

Ультра




Сервисный центр,
гарантийное обслуживание,
регулярные поставки запчастей.

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

МОЖНО ВЕРТЕТЬ ГОЛОВОЙ

Suzuki Desperado 400

Модельный год **1996** | Двигатель **399 см³** | Мощность

33 л. с. | Масса **199 кг** | Максимальная скорость

140 км/ч | Ориентировочная цена **\$3600**

Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ,
фото **Дмитрия ИВАЙКИНА**

Пусть не ко всем, но к кому-то из спортбайкеров однажды приходит мысль о том, что мотоцикл может быть и не таким мощным и быстрым, как, скажем, мой Yamaha FZR600. А значит, не спортбайком (на нем не быстро ездить невозможно), а таким, за рулем которого я бы мог по-настоящему отдыхать, двигаться неторопливо, вертеть головой и успевать наслаждаться миром. Но что это за мотоцикл?

Бродил по мотосалонам, присматривался и прислушивался к интуиции. Глаза и шестое чувство остановили подле Suzuki Desperado 400. Этот пятилетка стоял в самом дальнем углу, словно всеми забытый, в колонне из чопперов, круизеров и дрегстеров самых разных мастей, цветов и кубатур. Не спрашивайте, что остановило – это объяснить трудно. Все в нем говорило о том, что это именно то, что искал.

Навел справки. Дебют модели относится к 1996 году, а корнями он обязан другому легендарному семейству – Suzuki Intruder: тогда появилось целое направление Desperado, объединившее мотоциклы с двигателями объемом 800 и 400 см³ (заимствованных, в свою очередь, у моделей

В отделе испытаний «Мото» приступил к работе Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ. За рулем 8-й год, участник чемпионатов России по шоссейно-кольцевым гонкам с 1997 г. Сейчас владеет Yamaha FZR600.



Suzuki VS800 и VS400 Intruder 1993 и 1994 модельных годов).

Desperado обладали абсолютно неповторимой для тех лет стилистикой – она создавалась в новых на тот момент традициях американской школы дизайна дрегстеров. Вытянутый, как бы стелющийся, силуэт обеспечивался за счет огромной базы – 1650 мм, низко расположенной ходовой части, широких и передних (130/90-16) и задних (150/90-15) колес. Desperado 400 предназначался исключительно для внутреннего рынка Японии, а на экспорт отправляли 800-кубовую версию, в других странах ее продавали с именем VZ800 Marauder. Выпускалась и еще одна модификация – Desperado 400X, отличавшаяся от «базовой» модели всего лишь небольшим лобовым обтекателем типа «бикини» и спойлером «плугом» в нижней части моторного «отсека». В 1997 году обе Desperado-четырёхсотки изменились: их моторы слегка форсировали и довели мощность с 33 до 38 л. с., максимальные обороты возросли с 7500 до 8500, а величина крутящего момента – с 32,34 Н.м до 33,32 Н.м. В 2000 же году увидела свет последняя версия семейства – модель Desperado 400 Winder. Но о ней лучше рассказать после того, как этот мотоцикл попадет на редакционные испытания (надеюсь, это случится скоро). А пока вернемся к объекту нынешних испытаний.

Достаточно взглянуть даже мельком – и возникнет догадка: стелющийся силуэт мотоцикла должно подчеркнуть обилие хромированных деталей. Хром ослепляет – он на декоративных чехлах задних амортизаторов, нижних подножках, рычагах, крышках бардачков и кожухе защиты цепи, я уж не говорю о более важных элементах, которые, раз уж взялись, не хромировать просто грешно – на моторе и деталях системы выпуска. Расчет удался: блеск металла подчеркнул благородный, чистый силуэт, начисто лишенный острых граней – в нем нет излишеств. И возникает впечатление,

будто мотоцикл по-товарищески услужливо, но без угодничества, как друг Сивка, припадает перед вами, приглашая тем самым в путешествие – навстречу тому интересному, что всегда ждет странника в пути... Я принимаю приглашение и сажусь за руль.

Меня не сгибает ни вперед, ни назад – сижу прямо, мне очень удобно. Вы сразу (а позже тем более) оцените это свойство компоновки машины: в такой позе довольно легко и спокойно проведете за рулем не один час. Ставлю ноги на подножки, и мотоботы сразу нашли опору – мне не пришлось на этом сосредотачиваться. И тормозная педаль, и рычаг переключения передач – все на «своем» месте. Невысокий толстый руль приятен рукам, на нем ничего лишнего, переключатели в «стандартном»



наборе. Обнаружил клавишу аварийной сигнализации и кнопку «пульсации» дальним светом фар. Комплект контрольных приборов составляет необходимый минимум: большой аналоговый спидометр и пять контрольных ламп – они читаются без усилий и напряжения. Вот только пилотам небольшого роста, скажем, ниже 165 см, центральная перемычка руля закры-



Вот он, возмутитель вашего спокойствия, – огромное переднее колесо во всей своей красе.

Вытянутый силуэт хорошо просматривается сзади.



ет контрольные лампы включения нейтральной передачи и сигнала поворотов.

Ну, вперед... Начал включать передачи – и возникли первые неворосторженные впечатления. Сцепление работает нормально – это приятно. И не очень понравилось, что у рычага слишком большой рабочий ход, хотя все передачи (а их здесь пять) включаются очень четко. Но, может, это с непривычки – потому что пересел со спортбайка, а в нем длинных ходовых быть не может...

Мотор сбалансирован настолько здорово, что на холостых оборотах его звук слышно едва-едва, и только при увеличе-

нии оборотов он как-то взволнованно и по-особенному утрбно басит.

И вот еще с какой странностью столкнулся. Внешностью мотоцикл как бы заявляет о своей великой мощи и немалом потенциале, однако внутри Desperado 400 другой: трогаться на нем приходится с хорошей подгазовкой. Это объяснимо: 33 лошадиных силы в двигателе явно маловато для массы почти два центнера. Впрочем, смотря для чего. Даже при его довольно скромном показателе «энерговооруженности» – 1 л. с. на 6 кг массы – этого более чем достаточно, чтобы «убеждать» со светофора практически

С виду никогда не подумаешь, что здесь установлен мотор 399 см³.



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Общие данные

Модель	Suzuki Desperado 400
Сухая масса, кг	199
Габаритные размеры, мм	2360x750x1115
Высота по седлу, см	68,5
База, мм	1650
Объем бензобака, л	13

Двигатель

Тип	V-образный, 2-цилиндровый, 4-тактный
Система газораспределения	ОНС
Диаметр цилиндра x ход поршня, мм	65x60,2
Рабочий объем, см ³	399
Макс. мощность, л.с. при об/мин	33/7500
Максимальный крутящий момент, Н.м при об/мин	32,34/6000
Степень сжатия	10,5
Система охлаждения	жидкостная
Система питания	карбюраторная
Система пуска	электростартер

Трансмиссия

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

Ходовая часть

Рама	дуплексная, стальная
Передняя вилка	телескопическая, перевернутого типа
Задняя подвеска	маятниковая с двумя амортизаторами
Передний тормоз	однодисковый, 4-поршневые скобы
Задний тормоз	барабанного типа
Передняя шина	130/90-16
Задняя шина	150/90-15

Динамика

Макс. скорость, км/ч	140
----------------------	-----



от любого автомобиля массового производства. Но разогнаться до максимальной скорости не скажу, что легко: рубеж 140 км/ч дается мотоциклу не без труда. Максимальная достигается на четвертой, а не на пятой передаче (высшая предназначена, скорее всего, для экономии топлива). Езда свыше 120 км/ч не доставит удовольствия. Наиболее комфортный режим движения на Desperado 400 – в диапазоне 90–120 км/ч. На этих скоростях пение мотора приятно, и реакции движка на ваши действия адекватны, аэродинамические свой-

ства мотоцикла позволяют отвлечься от собственно процесса управления – чтобы, если хотите, раствориться в путешествии. Огромная база – 1650 мм (она больше, чем у любого другого из его конкурентов, например у Kawasaki Vulcan Classic – 1605 мм, Yamaha Drag Star 400 – 1610 мм), и это дает Desperado высочайшую устойчивость при движении по прямой.

А поворачивает мотоцикл совсем неохотно: если на малые углы он укладывается весьма неплохо, то в глубокие наклоны противится. Потому проходить повороты активно я бы не рекомендовал – страшно, знаете ли. По крайней мере, у меня после нескольких пробных попыток желание активно ворочать им из стороны в сторону пропало совсем – вплоть до окончания теста. Контролировать мотоцикл в повороте мешают его мягкие подвески (особенно передняя), большая масса всего байка, а также переднее колесо, на которое приходится значительные неподрессоренные массы и то, что установленная здесь вилка перевернутого типа имеет большой вылет.

Именно с неподрессоренными массами приходится «бороться» больше и чаще, чем со всем общим весом мотоцикла. Даже сложилось впечатление, что передок «живет» своей отдельной жизнью и, вредина, только мешает получать удовольствие от езды.

Задний тормозной механизм – бара-

▲ **Полюбуйтесь:**
вот что такое база 1645 мм.

банного типа, он цепкий и адекватный, всегда точно реагирует на любые ваши действия, а блокировка колеса наступает именно тогда, когда вы этого ожидаете. Передний же тормоз (он однодисковый, 4-поршневой) преподнес сюрприз: блокировка колеса наступает слишком рано, с не очень значительным усилием на рычаге. И это тем более удивительно, что тесты на торможение проходили при 32-градусной жаре, под палящим солнцем. Можно только догадываться о том, как поведет себя мотоцикл в подобной ситуации в более холодную погоду или, например, в дождь. Обязательно имейте это в виду.

Скажу вам, чем запомнился этот тест: я не напрягался, не вкалывал, а расслаблялся и отдыхал, был раскован и успел полюбоваться еще чем-то вокруг себя, кроме тахометра (вот сейчас я буду частенько на него поглядывать, летя домой на своем FZR600). А Desperado 400 пожелаю уравновешенного по характеру хозяина, который заправит машинку дорогим маслом и обязательно как следует наполирует хромированные бока. ❖

Благодарим мотосалон «НБС-Мотор» за предоставленный на тест мотоцикл.



▼ **Очень просто оформлена комбинация приборов.**

Для водителей ниже 165 см панель видится без индикаторов «нейтрали» и «поворотников». ▼



→ ЭКСКЛЮЗИВ

ИЛЛЮЗИОН

АЛЬБИНЫ ЗОТОВОЙ

Она не ждет чуда -
сама его творит



ямс... Он вдруг возникает на подиуме, растворяется в воздухе, переезжает артиста...

Альбина Зотова из Московского цирка Никулина на Цветном бульваре давно мечтала о чем-то таком же. Действительно давно, сейчас-то она зрелая артистка, а на мажоре начала работать с 12 лет, еще школьницей. В те времена советский цирк был на подъеме, с труппой моталась по всем городам Союза, давали по 10 спектаклей в неделю. Больше всего хотелось отоспаться... и «выкинуть» что-нибудь

Анатолий, постановщик всех семейных номеров, откуда-то приволок маленькую «Ямашку», и в одном из номеров она появлялась из клетки. Но – ненадолго: во время каких-то гастролей мотоциклетик увели из стойла. Однако замысел сделать большой номер с мотиком остался...

Недавно Анатолий заметил на лотке возле входа в цирк журнал «Мото». Что-то заставило взять его в руки, полистать. Наткнулся на фото мотоцикла «Актив» ковровского завода им. Дегтярева и сразу понял: вот оно то, что надо! Показал жен-



Иван КСЕНОФОНТОВ,
фото **Александра БАТЫРУ**

Мотоцикл в номере иллюзиониста – классика, но и «высший пилотаж» жанра. Он ведь железный, так что его, как голубя, не спрятать в рукав, и не ассистент, которого можно «свернуть в трубочку» и затолкать между двойными стенками магического черного ящика – и зритель шалее, теряясь в догадках: как это?! Все знаменитости включают в свои номера мотоцикл – Коперфильд, Зигфрид и Рой, Грегори Виль-

«с приправой». Надоело: многие номера, в том числе «иллюзия», «по рекомендации свыше» выполнялись в нарочито русском стиле – сплошные матрешки, сарафаны, кошнички, и упаси бог как-нибудь иначе! В какой-то момент юной артистке пришлось в голову, что номер должен быть дерзким, с экстримом – цепи, наручники, мотоцикл.

Да, именно мотоцикл, а не велосипед и даже не лошадь (хотя с лошадьми сложились самые теплые отношения – мама исполняла с ними уникальные номера). И вот в один прекрасный денек папашка

ской половине семьи – те чуть не подпрыгнули; легкий и красивый и... шла от него какая-то особенная энергетика. С таким можно поладить.

Цирковой номер готовится: «Активу» предстоит проезжать сквозь человеческую плоть. Это будет «хай-класс» – такого фокуса российский зритель еще не видывал.

Зотовы надеются, что этот же номер не будет пытаться повторять байкеры. **Благодарим администрацию Московского цирка Никулина на Цветном бульваре за содействие в проведении съемки.**





Jawa-350/634 и «Иж-Планета Спорт 350»:

ДОРОГИЕ МОИ СТАРИКИ

Иван КСЕНОФОНТОВ, фото автора

ВО, БЛИН! ДЛЯ АМЕРИКИ?!

В провинции нам удалось обнаружить эти байки в почти первозданном виде.

«Иж-Планета Спорт» (в просторечии просто «спорт» или «пес» — от аббревиатуры ПС) увидел свет в 1974 году, практически одновременно с Jawa-350/634. Оба мотоцикла вызвали фурор у российских рокеров (слово «байкер» тогда еще не было в ходу), их с пристрастием сравнивали и до хрипоты спорили, какой лучше. Если у Jawa-350/634 и было много нового по сравнению со «старушкой» Jawa-350/360 (дуплексная рама, 2-кулачковый передний тормоз, 18-дюймовые колеса и обновленный мотор), то «ПС» вовсе ничем не напоминал обычную «Планету». В «Иже» поражали не только его подчеркнутая «спортивность», но и ряд совершенно новых конструктивных решений. Как то: система раздельной смазки, 5-канальная продувка цилиндра, подвеска двигателя на резиновых подушках. И особенно импортные комплектующие — карбюратор и светотехника, причем не из соцстраны, а из самой Японии! В этом отношении Jawa из Чехословакии просто «отдыхала». К тому же говорили, что «пса» готовили к экспорту, и не в какую-нибудь банановую республику, а в саму Америку. Как тут крутому рокеру не задуматься о его покупке?

ДЛЯ И ПРОТИВ ВОРОВ

Прошли десятилетия, и в моду вошли мотоциклы с совершенно другими посадками: полулежачей — у спортбайков, откинувшись корпусом назад и с вытянутыми ногами — у кастомов. Сидеть прямо стало, как сказали бы сейчас, — отстой.

Оба родом из середины 70-х, тем не менее, до сих пор на рынке секонд-хэнда они — ходовой товар. И зачастую покупатель выбирает как раз между ними.

У этого «пса» «не родные» звуковой сигнал и задние амортизаторы, нет ремешка на седле, за который держится пассажир.



На каждом из тестируемых мотоциклов принимаешь свою особую посадку. У Jawa подножки водителя на месте – по сравнению с предыдущей моделью «350/360», на которой ноги приходилось излишне сгибать в коленях. Руль стал чуть пошире, седло – потолще, и это удобно для «дальнобоя». У «Ижа» узкий бак, высокий а-ля спортивный руль и не очень комфортное седло – все это провоцирует к спортивной езде.

Jawa оказалась лучше «спорта» адаптирована к российской криминальной действительности: рулевая колонка и седло (а под ним аккумулятор) запираются на замок. У «Ижа» – «бери – не хочу»: нажал на рычажок, и седло снимается вместе с хромированным крылом, японским фонарем и номерным знаком – и открыт путь к дефицитному тогда импортному аккумулятору.

ЕСЛИ ЗАВЕДЕШЬ

Характер моторов различаешь уже при запуске. Думается, фраза «заводится с пол-оборота» вошла в обиход именно после Jawa. У «пса» же норов: его не в силах сгладить даже прославленный Mikuni. Сколько же произошло травм лодыжек, оторвано

каблуков и растянуто голеностопов при попытке завести строптивый мотоцикл! В то время «спорты» обычно проигрывали Jawa именно из-за неадекватности запуска. Зато когда заводились, равных им по разгонной динамике и максимальной скорости в СССР не существовало. Скорость исправного и отрегулированного «Иж-ПС» (с Mikuni) реально доходила до 140 км/ч, в то время как Jawa в лучшем случае «бежала» 120–125. Более высокие динамические качества «пса» объясняются просто: он легче на 30 кг, а мотор на 10 сил мощнее.

В сравнении с теми значениями у наших далеко не «свежих» тестируемых мотоцик-

лов «максималка» упала примерно на 20 км/ч. Но надо учесть, что пробег «Ижа» – почти 40 000 км, а Jawa – 50 000. С годами «спорт» стал не столь норовистым при заводе, однако выражение «с пол-оборота» к нему не применишь. Jawa же сполна оправдывает былой авторитет.

Различия в характерах мотоциклов проступают уже после первых же метров движения. На Jawa чувствуешь кайф от размеренной езды: мотоцикл прекрасно «стоит», на разбитой дороге подвески обеспечивают плавность хода, мотор тяговит и в общем-то динамичен, хотя на 4-й передаче разгон с 60 до



Оригинальные фара и приборная панель «спорта». Впервые на отечественных серийных мотоциклах применили дюралевые траверсы и крепление руля через резиновые подушки. У Jawa-350/634 этого еще нет.

Металлические кожухи вилки, не в пример резиновым гофрам поздних моделей, сохраняются не одно десятилетие.

Эта Jawa-350/634 не из самых первых. Владелец установил дуги, багажник, отхромил стаканы амортизаторов и переднее крыло. «Мигалки» – от более поздних моделей.



80 км/ч несколько вяловат. У «пса», наоборот, «взрыв» происходит на средних оборотах, и чувствуешь, что вот-вот «закозлит». Он на это способен, но последствия «свечи» на мотоцикле с одним низко расположенным и к тому же длинным глушителем всегда одно: полный рот земли (или асфальта). На Jawa всегда «козлили» без проблем – глушители как раз такой длины и формы, что упира-

ются в дорожное покрытие и не дают перевернуться. Правда, без «протравливания» сцеплением при полном «газе» ничего не получится. А вот на «псе» – легко и одним лишь резким поворотом кисти правой руки.

JAWA: ПРИВЕТ ИЗ ПРОШЛОГО

По сравнению со «старушечьим», мотор у Jawa-350/634 не очень изменился.

Те же «чугунки», только «более квадратные», длинноходный мотор (с 2-канальной продувкой), слабо поддающийся форсировке. Мощность – 20–22 л. с., ровно на 10 «сил» меньше, чем у «спорта» с его современной 5-канальной продувкой. Зато вибрации у 2-цилиндрового мотора не досаждают почти во всем рабочем диапазоне. Другая слабость Jawa – генератор постоянного тока (динамо) ста-



СРАВНИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МОТОЦИКЛОВ JAWA-350/634 И «ИЖ-ПЛАНЕТА СПОРТ 350»

Общие данные

Модель	Jawa-350/634	«Иж-ПС»
Год начала производства	1974	1974
Длина, мм	2080	2050
Ширина, мм	710	730
Высота, мм	1065	1100
База, мм	1390	1350
Дорожный просвет, мм	130	145
Сухая масса, кг	155	135
Объем бензобака, л	16	14

Двигатель

Тип	2-тактный, рядный	2-тактный
Количество цилиндров	2	1
Рабочий объем, см ³	343,5	340
Диаметр цилиндра x ход поршня, мм	58x65	76x75
Степень сжатия	9,2	10,0
Мощность, л.с. при об/мин	22/5750	32/6700
Карбюратор	Jikov 2926	Mikuni
Система зажигания	контактная	
Тип генератора	динамо 6 В	3-фазный альтернатор 12 В
Мощность генератора, Вт	75	100

Трансмиссия

Сцепление	многодисковое, в масляной ванне	
Привод сцепления	с автоматом выжима	ручной
Коробка передач	4-ступенчатая	
Главная передача	цепью шагом 12,7 мм в кожухе	цепью шагом 15,8 мм, открытая

Ходовая часть

Рама	дуплексная, стальная	одинарная, из легированной стали, термообработанная
Ход переднего колеса, мм	150	155
Подвеска задних колес	маятниковая, 2 амортизатора	
Ход заднего колеса, мм	80	90
Тормоз переднего колеса	барабанный 2-кулачковый	барабанный 1-кулачковый
Тормоз заднего колеса	барабанный однокулачковый	
Передняя шина	3,25x18"	3,0x19"
Задняя шина	3,5x18"	3,5x18"

Динамика и экономичность

Макс. скорость, км/ч	120	140
Расход топлива (средний), л/100 км (при скорости 60 км/ч)	4,0	3,5

рой конструкции, мощностью 75 Вт (при 6 В). В штатной комплектации электрооборудования при езде на малых оборотах мощности такого генератора недостаточно. Особенно сегодня, когда по требованиям ПДД свет фары при движении должен быть включен постоянно.

Другое дело электрика ПС: 3-фазный 12-вольтный альтернатор (генератор переменного тока) современной конструкции мощ-

ностью 100 Вт и электронное реле-регулятор.

А вот подвески у «Ижа» по жесткости проигрывают «явским», хотя их хода не намного меньше. Что в сочетании с менее комфортным седлом и повышенными вибрациями «одноствольного» мотора не доставят удовольствия в «дальнее». Неуютно чувствует себя на «Иже» и пассажир, на Jawa же его комфорту уделено больше внимания.

не установишь, от 360-й он подойдет, но мощность его всего 45 Вт.

В свое время «Яв» в страну завезли более 2 млн., выпуск запчастей к ним наладили как кустари, так и промышленные предприятия. Задача пользователя – не нарваться на подделку.

С деталями на «Иж-Планета Спорт 350» ситуация похуже: большая их часть – конструктивный эксклюзив. Разве что детали мо-



Тормоз у «Иж-ПС», хотя он и однолучковый, но достаточно эффективный – потому что у него тормозной барабан большего диаметра. Перья вилки из дюралю, резиновые гофры и узкое хромированное переднее крыло выигрывали по внешнему виду у Jawa-350/634.



«ИЖ-ПЛАНЕТА СПОРТ 350»



Классический спортивный дизайн (по представлениям 25-летней давности). Достаточно современная конструкция двигателя. По скоростным и динамическим показателям превосходит все «совкоциклы» (вместе с Jawa самых поздних выпусков).



Повышенная вибрация. Жесткие и короткоходные подвески. Недостаточный комфорт, особенно для пассажира. Относительная дефицитность запчастей. Недостаточная защита от посягательства угонщиков и воров.

JAWA-350/634



Ходовая часть обеспечивает комфорт водителю и пассажиру. Легкий запуск двигателя. Отсутствие вибраций. Надежность узлов. Относительно просто приобрести запчасти.



Двигатель устаревшей конструкции, не поддающийся форсировке. Архаичный 6-вольтный генератор.

КАЖДОМУ – СВОЕ

«Так какой аппарат лучше?» – спросит сбитый с толку читатель. Вроде бы, «наш» по всем параметрам превосходит Jawa-350/634.

Откровенно говоря, сегодня, когда есть возможность купить что-то третье, ни тот, ни другой не годится для «острой» езды. Но если выбирать из этих двух, «спорт» больше подходит для «отжигания». Эндуростроителям покупка «пса» открывает новые горизонты (при условии, что есть источник запчастей). Jawa-350/634 – для размеренной спокойной езды, и с точки зрения наличия в магазинах запчастей она все-таки предпочтительнее. Многие мотоциклисты считают ее даже более удачной, чем последующая 638-я модель.

О ЗАПЧАСТЯХ

Наиболее дефицитные запчасти на Jawa-350/634 – цилиндры. Поршень, кольца и коленвал подходят от более ранней модели Jawa-350/360, равно как и диски сцепления, перья вилки. Коробка передач (с часто ломающимся штоком КП), трос заднего тормоза, тормозные колодки, звездочки, амортизаторы светотехники можно взять от поздней модели Jawa-350/638. Шины того же размера, что и у «Ижей». Но 6-вольтное электрооборудование – не подарок, а смонтировать современное 12-вольтное не так просто. Генератор от 638-й модели

тора можно попробовать разыскать в бывших клубах ДОСААФ (их применяли в кроссовых «Иж-К15» и «многодневных» «Иж-М15»). От обычных «Планет» подойдет лишь коробка передач да цепь, а от последних тульских мотоциклов можно использовать детали передней вилки. Непросто достать и оригинальную резину «передка» – 3.00-19". Родной генератор и система зажигания достаточно надежны, а если возникнет необходимость, можно их легко заменить на электронику от «Восходов».

ПРИЗНАКИ СВОЕОБРАЗИЯ

Не надо особенно опасаться приобретать «Иж-ПС» и Jawa-350/634 первых партий: их технические характеристики и качество исполнения были выше, чем у последующих. Признаки ранних «спортов» – система раздельной смазки, карбюратор Mikuni, японская оптика, прямая глушитель, подвеска мотора на резиновых подушках. Первые Jawa-350/634 отличите по вишневому цвету окраски, в фаре – спидометр. У самых-самых ранних «Яв» могут встретиться чуть скошенные вперед ребра головки цилиндров, пресс-масленка в картере для смазки кривошипа, отсутствие «автомата» выжима сцепления и... обратный порядок включения передач. 144

Редакция благодарит Вадима ТРОСТЯНСКОГО и Виктора ВОЛКОВА (оба из г. Малоярославец) за предоставленные мотоциклы.

→ НЕ ПОНАСЛЫШКЕ

«КУШАЮ» БИЗОНА

Неприятно ловить взгляды сдержанного неодобрения - будто ты рехнулся, но тебе об этом не решаются сказать. Решились только близкие друзья: «Ты обалдел?! Менять Yamaha TDM850, аппарат с дивной управляемостью, на неповоротливый Kawasaki ZZ-R1 100?! Быстроногую лань на тучного бизона!»



KAWASAKI ZZ-R1 100

Год выпуска **1997** | Двигатель **1052 см³** |

Мощность **146 л. с.** | Максимальная скорость

295 км/ч | Ориентировочная цена **\$6500** |





Артем АБРАМОВ,
фото **Дмитрия ИВАЙКИНА**

Кому они говорили! Все достоинства Yamaha уж мне-то известны – как-никак пару сезонов на нем откатал. Удобный, послушный, неприхотливый... Но на «зизера» я запал: этакий стукот мощности, атлет, у которого даже из-под одежды видно, как играют мышцы. Зауважал в нем все – начиная от двух хромированных труб глушителей, до крепкого покатога «лба»... В какой-то момент сравнил их, стоящих рядышком: вот мой веселый «длинноногий» TDM топорщит хохолок обтекателя – и этот красавец...

– Вот-вот, ты как перезревшая барышня на выданье, – язвил мой самый верный дружок, – втюрился во внешность. Даже ни разу не поинтересовался техническими характеристиками...

Я не обиделся – это было правдой. Но сделать с собою ничего не мог – покупка состоялась.

«Зизер» не разочаровал. Разве назовешь плохим 146-сильный мотор, который не «жрет» масло, как тот же TDM (уж простите, гордые «ямаховоды» за камушек в ваш огород), состыкованный с идеально работающей коробкой, с легкой «нейтралью» и без индустриальных лязгов при переключениях (еще раз простите)! Полный набор приборов на добротно отделанной панели устроен так, что глаз отдыхает. Седло просторно, комфортно и мне, и, что немаловажно, пассажиру. В нем разместишься как угодно: так сядешь – будто на «классике», иначе – и ты уже «эмбрион» на спортбайке. Уже после первой поездки я сформулировал для себя: «зизер» универсальнее, чем самый универсальный TDM. Динамика ломовая – первое время я даже остерегался резких «открутов» – но-

ровистой оказалась машинка по сравнению с предшественницей. А поворотливость – вовсе не такая ужасная, как нашептывали «доброжелатели». Конечно, это не R1, и раллийную связку из крутых виражей в предельном темпе на нем не пройдешь, но аппарат еще как вполне! Чуть дальше от руля сместился в седле, чуть поэнергичнее поработал корпусом – «закладывается» «зизер», как миленький! Просто с этим «бизоном» нужно найти общий язык – как-никак 230 кг «живого» веса.

Эти самые «кг» и растянутая колесная база и не позволяют признать его чисто городским мотоциклом. В «пробках» на нем... Нет, не тяжело, но на Yamaha было легче... Однако не город среда обитания «зизера» – полной жизнью он живет на прямых шоссе. Без труда разогнав его до 270 км/ч, я нервически хохотнул: ощутил уверенность и стабильность – и это на запредельных режимах. Так «стоит» курьерский поезд, влекомый многоколесным локомотивом. Вот кто предок ZZ-R1100!

Характеристика мотора довольно ровная, без «адреналиновых» всплесков,





но и без провалов. Плюс большой крутящий момент, он позволяет не слишком часто переключать передачи. На 7000 оборотов возникает вибрация, но уже через 500 об/мин исчезает – будто сигнализирует: «А передачку можно бы и переключить, и «открутить» посильнее – если ты в настроении...» А если «открутить», то мотоцикл рванет. Но не безумно, а предсказуемо и незлобно. Мне хватит за глаза.

Известное дело, «зизер» – спорт-турист. С его спортивностью все более-менее ясно. На туристической «теме» остановился бы подробнее.

О седле уже сказал – удобное. Приборка – без нареканий. Развитой обтекатель распределяет потоки воздуха так, что ни мелкая водяная пыль, ни дождь в движении не досаждают. Ветровое стекло, хоть и низкое, но ветрюга не вызывает тряску шлема мелким бесом на высоких скоростях. Словом, за аэродинамику Kawasaki конструкторам – «пятерка». Однажды случилось поехать без нижней части пластика с обеих сторон – совсем другие ощущения: возникли какие-то завихрения, чувство уюта испарилось...

Кстати, о пластике. У моей «Кавы» он толстый, прочный и, что важно, легко ремонтируется. Атрибут спортивно-туристического стиля – интегрированные поворотники скорее минус, нежели плюс: красиво, но непрактично. Однажды довелось легонько «пободаться» с не в меру ретивыми «Жигулями» – кокнул поворотник. Будь он на резиновой ножке, как у большинства мотоциклов, не пострадал бы. Может со мною спорить.

Зеркала заднего вида хоть и выглядят





Артем АБРАМОВ, москвич. Водительский мотоциклетный стаж более 5 лет. Ездил на «Урал М-67», затем пересел на иномарки: Kawasaki Eliminator 400 и Yamaha TDM 850. Всем адреналин-развлечениям предпочитает мотоцикл (летом) и сноуборд (зимой). Телеведущий музыкального канала МузТВ. В свободное от работы и райдинга время вместе с отцом Сергеем Абрамовым пишет фантастические произведения.

не очень эстетично (на мой субъективный, конечно же, взгляд), справляются со своими обязанностями отменно: никакой дрожи, достаточный диапазон регулировок...

Только, опять же, в городской толкотне нужно следить за «широтой взгляда».

Занятные складные крючочки по бокам седла – еще один намек на «туристичность» – это чтобы цеплять багажную сетку. Если их отвинтить, то в те же отверстия входят кронштейны для кофров – ничего сверлить не нужно.

Подножки для пассажира располагаются так, что не приходится задира́ть ноги выше ушей и незстетично расставлять колени в стороны, как на иных «спортах».

Любовь не должна быть на погибель слепой – и я трезво оцениваю передние тормоза. Конструкторы сочли достаточным установить на таком тяжелом мотоцикле 4-поршневые скобы. При езде сомнения подтвердились: тормоза довольно вялые. Надо менять резиновые шланги на армированные – это немного улучшит торможение. Но все равно сюда просятся 6-поршневые скобы, и не говорите, что у меня завышенные требования. А вот к заднему тормозу вопросов нет: работает четко, ход педали небольшой, не заметил склонности преждевременно и непредсказуемо блокировать колесо.

Запирающийся на ключ «бардачок» в левой внутренней части обтекателя оказался настолько маленьким, что я до сих пор пребываю в задумчивости: а, собственно, для чего он? Ко всему он еще и негерметичный. Так и не понял, что в него можно класть.



И подседельное пространство невелико. Багажная сетка, маленький замок на тормозной диск да баллончик пены-герметика для шин – вот и все, что влезает. Для штатного инструмента предусмотрена отдельная ниша – и на том спасибо. В целом же все это не очень по-туристски. К тому же, чтобы поставить на место снятое седло, его нужно одновременно зафиксировать в четырех (!) точках, энергично хлопнуть по пассажирскому месту, чтобы защелкнулось. Что-нибудь упустите – будет болтаться. Замочек для шлема фантастически удобен. Сколько раз я ни пытался с ним «договориться» – никогда не получалось.

Еще бы парочку лишних суставов на пальцах – тогда, может быть.

Клиренс невелик: переехать «лежачего полицейского» и не чиркнуть «клювом» обтекателя – везение. С пассажиром точно не переедешь.

А что есть приятного? Удобнейшая ручка, чтобы устанавливать мотоцикл на центральную подножку или поднимать, если он упал.

На загородных шоссе аппарат не «сдувает» боковым ветром. Там, где мои товарищи по мотокаравану снижают скорость, наклоняют мотоциклы, чтобы их внезапным порывом не увлекло на встречную полосу, я еду уверенно прямо. Даже не знаю, какой части

мотоцикла за это сказать спасибо – то ли аэродинамически правильному обтекателю, то ли длинной колесной базе, то ли весу.

Эксплуатационные расходы на ZZ-R1100 как у всех: колодки – \$40, масло – \$50, шины – \$350, расход топлива – по объему мотора: от 8 до 13 литров на сотню и в зависимости от того, как «отжигаяю». Правда, в моей машине подличает указатель уровня топлива в баке: когда он показывает «1/2», на самом деле в нем плещется едва ли треть. Но может, это не только в моей?.. Поэтому стараюсь держать бак полным.

Об удобстве ремонта и обслуживания много не скажу, эти заботы доверяю квалифицированным механикам. И они не смогли выделить мой «зизер» из массы других спортбайков, говорят, как у всех – не сложнее и не проще.

К 13 000 пробега выяснилась неприятная штука: врожденная, как оказалось, болезнь большинства мотоциклов этой модели – слабые подшипники рулевой колонки. Проявляется дефект в нечеткости руления и запоздалой «отзывчивости» мотоцикла на малых скоростях. При резком торможении – стук. Подшипники поменять можно, стоят они недорого, но сама процедура – дело волокитное. Ресурс узла мог бы быть и побольше. Вот за это создателям байка – «двойка».

Но подобные мелочи не умаляют его достоинств – я с удовольствием «кушаю» этого бизона. Если суетность и безбашенность вам не свойственны, присоединяйтесь – получите наслаждение. ❧

Общие данные: год дебюта – 1990 ■ сухая масса – 235 кг ■ габаритные размеры – 2165x965x1100 мм ■ база – 1495 мм ■ высота по седлу – 780 мм ■ объем бензобака – 24 л. **Двигатель:** тип – 4-цилиндровый, 4-тактный ■ рабочий объем – 1052 см³ ■ диаметр цилиндра x ход поршня – 74x58 мм ■ максимальная мощность – 146 л. с. при 10 500 об/мин ■ максимальный крутящий момент – 102 Н·м при 6000 об/мин ■ степень сжатия – 11 ■ система охлаждения – жидкостная ■ система питания – 4 карбюратора с диффузорами Ø 40 мм ■ система зажигания – электронная. **Трансмиссия:** 6-ступенчатая КПП, привод цепью. **Ходовая часть:** рама – диагональная, алюминиевый сплав ■ передняя подвеска – телескопическая, ход колеса – 120 мм ■ задняя подвеска – маятниковая, с моноамортизатором, ход колеса – 112 мм. **Тормоза:** передний, задний – 2x320-мм диска, 250-мм диск, ■ передняя шина – 120/70-17, задняя шина – 180/55-17. **Динамика и экономичность:** средний расход топлива – 7-10 л на 100 км, ■ время разгона от 0 до 100 км/ч – 3 с, ■ разгон на дистанции 400 м с места – 10,8 с, ■ максимальная скорость – 295 км/ч (по спидометру).



ИМЗ-8.1237 «Волк»

УДАР



На 69-м километре пробега движок «Волка», присланного Ирбитским мотозаводом для редакционного теста, заглох... Читатель должен помнить – об этом мы писали в материале «Клин» в № 8–2002, а в следующем номере информировали о результатах экспертизы мотора («Кол», № 9–2002). **Главный конструктор ИМЗ Рудольф Жаров** прислал в редакцию письмо со своими соображениями по поводу отказа двигателя.

Прежде всего, спасибо за реакцию – многие нынче откликаются на публикации в прессе. Но – по сути ответа.

Хочу внести ясность, пишет Рудольф Анатольевич. Наш новый поставщик литья блока в кокиль допускал в отливках много огрехов, потому мы ввели 100-процентный контроль картеров методом опрессовки с последующей заваркой пор и непреливов. Для герметизации мелких раковин использовали герметизирующий эпоксидный состав. Уверены, что этот способ обеспечивает необходимую надежность литья. Что же касается мелких диагональных рисков на зеркале цилиндра, то это ничто иное, как «кросс-насечка» – она применяется для эффективного удержания масляной пленки на стенке цилиндра.

О главном дефекте – «развороте кривошипа». Если бы испытатель «Мото» выполнил требование инструкции, акцентирует внимание редакции главный конструктор, и несколько раз качнул кикстартер перед пуском холодного двигателя, неприятности не случилось бы. Рудольф Анатольевич обращает внимание на этот факт всех владельцев мотоциклов «Урал» с карбюратором Keihin. Он советует также не забывать закрывать бензокран после остановки двигателя. Вот почему: на неработающем двигателе при открытом бензокране и неплотном закрытом запорном клапане карбюратора топливо через дозирующие системы просачивается во впуск и начинает заполнять канал впуска. При пуске двигателя бензин, скопившийся перед клапаном, начинает поступать в цилиндр. Если объем скопившегося топлива превышает объем камеры сгорания, то при приближении поршня к ВМТ **происходит гидроудар**, ведь жидкость почти не сжимаема. Вследствие этого и может произойти разворот цапф коленчатого вала. Что, собственно, и случилось на испытуемом «Волке». Главный конструктор отметил, что коленвал мотора, доставленного на завод после отказа, прошел экспертизу и его исполнение признано безукоризненным.

Причиной неплотного прилегания запор-

ной иглой клапана поплавковой камеры карбюратора могли стать находившиеся в топливе мелкие инородные твердые частицы, прошедшие сквозь сетку бензокрана. Для осуществления тонкой очистки топлива на сборке мотоциклов пробовали ставить в бензомагистрали топливные фильтры. Те, что испытывали, не обеспечили необходимый расход топлива в режиме максимальной мощности, из-за чего смесь обеднялась. Потому эти фильтры использовать отказались, но ведутся поиски тех, конструкция которых обеспечивала бы необходимую пропускную способность топлива. А также планируется устанавливать автоматический клапан, исключающий подачу горючего при неработающем двигателе.

Таков ответ главного конструктора на публикации в «Мото». Вот что хотели бы сказать по этому поводу мы – не можем не сказать. Версия о гидроударе логична – спору нет. Но что до способа его предотвращения, – есть с чем поспорить. Паратройка полных нажатий на кикстартер двигателя (заверю, наш испытатель сие выполнил добросовестно) не спасут поршень от удара о просочившееся через карбюратор топливо. Поясню: жидкость, скопившаяся во впуске, да – поступает в камеру сгорания, но ведь заполняет ее постепенно. Не вся «доза» остается в цилиндре, поскольку часть бензина вытесняется в выпуск – этому ничто не мешает. Момент, когда поршень встретит несжимаемую преграду, может наступить через добрый десяток секунд после пуска движка на одном цилиндре. Прикиньте, сколько раз надо топнуть по кикю, пока не почувствуете, что коленвал противится вращению. Если следовать логике заводчан, то заводить мотор следует исключительно кикстартером. Но зачем тогда электрический? Его – выбросить? Получается, он мотору вреден? Вы про автоматический «краник»? Разумеется, он «Волку» крайне необходим. Подобное устройство применяется на импортной технике более двух десятков лет, установить его следовало бы давным-давно. Но и оно – не панацея от разворота кривошипа: и его запорный элемент с «инородными твердыми частицами» «не дружит» и, засорившись, запросто может протечь.

А откуда бы взяться «частицам»? Наши испытатели, известные педанты, заправляли «Волка» через воронку с «ситечком» для очистки топлива (с «проходимостью» частиц не более 50 микрон). Или нам (а в нашем лице – всем пользователям) предлагают перед тем, как начать ездить, самостоятельно очистить бак от инородных тел? Если так, то «спасибо» не скажем, но хотя бы предупредите в инструкции, что в бак сор, и что он предусмотрен технологией изготовления.

О «кросс-насечках». Мы их в цилиндре видели, и, уверяем, что знаем, зачем они нужны. Но речь о других рисках – не диагональных, а вовсе даже перпендикулярных им – вертикальных, которые масло не удерживают, а наоборот – мешают сформировать масляный клин на юбке поршня. Судя по всему, на ИМЗ их попросту не разглядели при экспертизе аварийного движка – в цилиндре типичный след абразивных частиц. Они попали в цилиндр, скорее всего, при сборке мотора.

На ИМЗ (я возвращаюсь к тексту письма) используют «герметизирующий эпоксидный состав» для заделки раковин в литье блока цилиндров, и этот способ считается эффективным. Мы могли бы согласиться с таким утверждением только после того, как увидели бы положительные результаты всесторонних ресурсных испытаний изделий на надежность (проводились ли они на ИМЗ?). И то – вряд ли. Способ заделывать дыры и щели эпоксидкой можно было бы назвать адекватным в каком-нибудь тысяча девятьсот лохматом году, но не сейчас. В доказательство своей позиции нам далеко ходить не надо – найдите в рубрике «Новости» этого же номера «Мото» материал «Одна Yamaha в белом фраке»...

Нам совсем не хочется, чтобы производители «Волков», равно как и все читатели, подумали бы, что нам доставляет садиристское удовольствие «ущучить» завод. Ни в малейшей мере! Но хочется, чтобы у байкеров, выживших стопку денег за машину, не «перекосило» ни блок, ни вал, ни рот.

Благодарим сотрудников ИМЗ: они доставили в Москву новый мотор и собственноручно установили его в мотоцикл. Редакция продолжает тест машины. ❏

Александр ЛЕБЕДЕВ

→ SUPERCAMOПAЛ



Мэд-дрегстер
с автомобильным
мотором

ДО «СОТНИ» ДВЕ СЕКУНДЫ?



Дмитрий КОМОВ,
фото **Дмитрия ИВАЙКИНА**

Заслышав иерихонский рокот, вырывающийся из глушителей, жители Владимира впадали в оцепенение, гаишники в испуге давали «зеленый»: «Танки идут?..» Нет, не бронетехника, а хищноподобный байк с циклопическими габаритами въезжал на улицы. А возвещал этот грохот о том, что российскому самодельщику удалось установить 8-цилиндровый (!) V-образный двигатель автомобиля в мотоциклетное шасси!

Наши умельцы давно высматривали силовой агрегат, сочетающий высокую мощность,



динамику и эластичность. Двигатель от «Оки»? Увольте, такой лишь для медлительного круизера. Гораздо экзотичней многоцилиндровые автомобильные V-образники. В Америке давно культивируются Boss Hoss'ы, японцы продвигают свою 6-цилиндровую оппозитную Valkyrie. Теперь можно с гордостью сказать: и мы не лыком шиты!

Виктор Наумов, обитатель славного города Владимира и владелец мотомонстра, однажды осознал, что готов построить мотоцикл на базе 5-литрового мотора от ГАЗ-53. Во-первых, расположение его узлов позволяет достаточно просто провести трансплантацию движка из капота на два колеса, а во-вторых, двигатель обладает колоссальными возможностями для доработки.

На «выращивание» этого динозавра с добрым имечком «Война 5000» автор потратил около двух лет. Ставил четкую цель: построить самый мощный и удивительный аппарат за всю мотоциклетную историю страны. «Плясал» от силового агрегата. С ним мастер основательно помудрил – хотел преобразовать движок в то, что близко чарджерной версии, применявшейся в легендарной правительственной «Чайке». Разобрал его до винтика, целых полгода ушло на чистку, подгонку, полировку. Чтобы добиться идеальной работы клапанного механизма и цилиндропоршневой группы, «левша»-Наумов изготовил самодельные клапаны и коромысла. Увеличил степень сжатия, модернизировал системы питания и выпуска. На каждую секцию цилиндров установил по два двухкамерных карбюратора К-146, расточенные жиклеры, электрический бензонасос. Мастер отказался от системы фильтрации воздуха. После всех этих нововведений мощность мотора достигла 200 «лошадей». И это при средних рабочих оборотах – 5000–6000 об/мин! Под такую силу трудно подобрать коробку передач, и самое здоровое решение – единственная прямая передача на заднее колесо. Угловой редуктор также лично сотворил механик Наумов: вытачивал, фрезеровал, компоновал шестеренки, валы, пружины и подшипники, наконец, подобрал мощное сцепление.

Специфика силовой установки диктовала особенности «скелета» байка: никакая обычная ходовая не выдюжила бы такой вес двигателя, поэтому мотор жестко включен в силовую схему. К не-



му крепятся все стальные промежуточно несущие балки. А они, в свою очередь, образуют для других узлов своеобразную адаптационную решетку снизу и спереди. Для снижения веса создатель машины отказался от трубчатой и швеллерной основы рамы.

Все якобы массивные сегменты – полые короба, которые сварены из 2-

миллиметровой стали. Кронштейны и растяжки жесткости, естественно, собственной конструкции. Как все сделать компактным, но при этом обеспечить простой доступ к часто обслуживаемым узлам? Во задачка! В частности, пришлось изменить систему смазки, скажем, к масляному «жигулевскому» фильтру добраться просто: прутья рамы перед ним «расступаются».

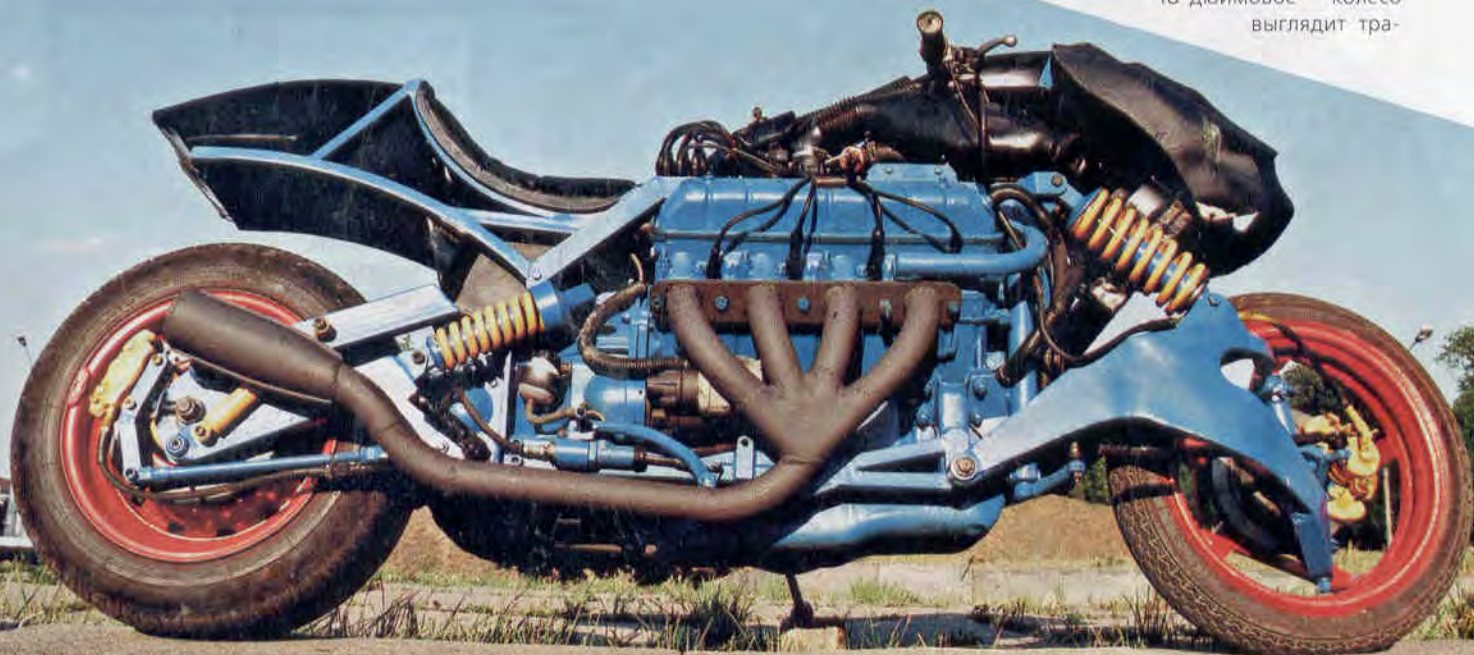
Конструкция ходовой части – отдельная песня. На первый взгляд, консольный передний рычаг покажется на вид знакомым – примерно такой же рулевой узел у Yamaha GTS1000.

На самом деле

– ничего общего: этовольная интерпретация известной подвески на продольном рычаге с поворотной ступицей. Поворотные шарниры – ни что иное, как автомобильные шаровые опоры, закрепленные на вертикальной оси, к ней приварена самодельная ступица. Все тяги тоже от автомобильного рулевого механизма.

Задняя подвеска вовсе не имеет аналогов. Сам мастер называет ее «сложно-рычажной параллелограммного типа на двух осях». Гидравлические стойки и пружины в ней «работают» не традиционно – в паре, а независимо друг от друга. Благодаря этому удалось добиться фантастической жесткости заднего маятника (но не в ущерб комфорту) и максимально приблизить приводной вал углового редуктора к заднему колесу. Как следствие – длина цепи (она не мотоциклетная, а помощнее) и ее натяг минимальны. Переднее 18-дюймовое колесо

выглядит тра-





диционно (только самодельный литой диск выразительнее), но задний «каток» весьма и весьма здоров. Этот «супертаз» обут в широкопрофильную гоночную резину 225/65-16. Сцепление с плотным дорожным отличием, с «заваливанием» в повороты дело хуже, но ведь создатель и не собирался «рожать» спортбайк: его детище для прямых прострелов.

Автомобильному мотору – аналогичная периферия. Генератор, стартер, 12-вольтовый аккумулятор, лазерные фары, блок предохранителей и многое другое позаимствованы у импортных «четвероногих». Критерий отбора – компактность и небольшой вес. Охлаждающая система выполнена «с чистого листа». Каскад радиаторов: первый – 2/3 от «Москвича», второй двухсекционный – от... промышленных отопителей, а кроме них тройка вентиляторов. Емкость системы впечатляет – 12 литров антифриза. Не меньше восторгов заслуживают тормоза. Спереди – вентилируемый диск от «Форда», сзади – от «Опеля». Вместе они лихо осаживают 400-килограммовую машину, причем без намека на юз.

И еще об «изюминках». Габариты мотора не оставили традиционного места для бензобака – он помещен в объемное заднее крыло. Правда, далеко с таким не уедешь – его емкость всего 20 литров. Более чем достаточно выглядит прямоточный «трубопровод» выпускной системы. Виктор изготовил его из 1-миллиметровой стали. Глушители изначально и не предполагались – пусть

все слушают ор V8. Пилотирование ципло-побайка доставляет абсолютный кайф: как поведает создатель, разгон до «сотни» – за пару секунд. Поверим на слово – не проверяли. Но по ощущениям – похоже. Просто отпускаешь сцепление, выкручиваешь «газ» – и уже летишь... Правда, до первой развилки: правый и левый повороты рулить приходится по-разному. Тому виной – консольная передняя подвеска и своеобразное поведение байка при открытии дросселей: мощный двигатель норовит закрутить аппарат вокруг себя!

Особенная и посадка водителя – она чисто спортивная, с сильным наклоном вперед, так что через полчаса «полета» начнет ломить запястья. Управлять таким чудовищем под силу только богатырям.

Доволен ли результатом создатель? «Не люблю зацикливаться», – отвечает он. Из-под его «пера» вышел не один десяток двухколесных самоделок. Этот же брутальный – золотой венец его мотоарта. Теперь он бредит созданием трехколесного аппарата с нитросом и... конечно, автомобильным двигателем: мастер хочет установить мировой рекорд скорости.

А потом Кулибин-Наумов собирается построить... самолет. Спрашиваю его: что, тоже с автомобильным мотором?! «Почему бы и нет!»



ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Общие данные

Производитель	Виктор Наумов, г. Владимир, Desperados MC
Цена, \$	3000
Сухая масса, кг	397
Размеры, мм	2400x850x1100
База, мм	1800
Высота по седлу, мм	800
Дорожный просвет, мм	150
Объем бензобака, л	20

Двигатель

Тип	8-цилиндровый, 4-тактный
Рабочий объем, см ³	5000
Мощность, л. с. при об/мин	200/5600
Максимальный крутящий момент, Н.м при об/мин	нет данных
Система газораспределения	2 клапана на цилиндр
Система питания	2 карбюратора
Система охлаждения	жидкостная

Трансмиссия

Коробка передач	одноступенчатая, прямая
Главная передача	цепью

Динамика и экономичность

Макс. скорость, км/ч	200 (по спидометру)
Время разгона до 100 км/ч, с	2

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...

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 DAINESE 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

«АвтоУниверсал» www.autouniversal.com Тел.: (095) 280-12-87
 Москва Проспект Мира 36 E-mail: moto@autouniversal.com 280-71-12 280-33-61

Информационная поддержка мотопортала www.motozona.ru

Новая концепция круизера: BMW R1200CL «James Bond»



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



91 км МКАД

МОТОЦИКЛЫ

МЫТИЩИНСКИЙ АВТОРЫНОК

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

Японские мотоциклы
 т. 960-3563, 737-5581
nbsmotor@chat.ru

Принимаем на продажу поддержанные мотоциклы и любую мототехнику.

т. 960-5560, 185-1630

www.autorynok.ru РАБОТАЕМ ЕЖЕДНЕВНО

Лицензия №024160-024162 (222) Товар сертифицирован

YAMAHA

МОДЕЛИ 2002 ГОДА

АЛЬПИН

YAMAHA BT 1100

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ИМПОРТЕР В РОССИИ
 ул. Крылатская, 8, т. (095) 140 6622, 149 5069, ф. 777 3986

Список дилеров смотри на сайте www.alpin.ru

НОВОЕ СЛОВО: СКУТУРО

«Ходовки» японских скутеров не выдерживают наших ухабов – и хромуют. Москвич Андрей Новиков знает, как предупредить увечья.

Михаил ЛАПШИН,
фото Дмитрия ИВАЙКИНА

Неподготовленного эта самоделка повергнет в легкий шок. По внешности он недалеко ушел от традиционной «табуретки», но уже вовсю в нем просматриваются миниэндуровские признаки. И все говорит о гигантском масштабе переделок.

– Эта шутка с мотором – не для проселочных ухабин, – начал рассказ Андрей Николаевич. – Но таким он и задумывался. Поначалу в поисках самого крепкого и надежного скутера мы с сыном искали в хлам пять разных «японцев»: амортизаторы – в лоскуты, поршневую «посадила» пыль проселков. Решили засучить рукава и построить неубиваемый и всепролазный жужик. Чтоб по сельским колдобинам «летал» и лужи не замечал... Выбрал оптимальную для наших условий модель – Honda Dio с полтишковым мотором AF-18 и давай ее усовершенствовать... Почему именно Dio? Все просто: машинка тяговита, с металлической защитой днища, расположение двигателя обеспечивает хорошую защиту от грязи и воды. Повлияло на выбор и то обстоятельство, что модель дешевле аналогов и лучше всего «обеспечена» запчастями. Проблемы с малюсеньким клиренсом, слабой передней вилкой и воздухозабором, который конструкторы-умники воткнули в зону заднего колеса, не волновали: все это попадало в зону апгрейда.

Первым делом самоделщик принялся за раму. Пространственная жесткость на изгиб и скручивание возросла в 10 (!) раз за счет Л-образной вставки из трубы 40-мм профиля в средней части, а также специальных стальных 30-мм растяжек, охватывающих блок силового агрегата. Чтобы добиться устойчивости на дороге, колес-



ную базу разнес с 1145 до 1290 мм. Мотор «уехал» на 80 мм назад и обзавелся дополнительным «жигулевским» сайлент-блоком. Теперь ходовая способна выдержать на себе борца сумо в обнимку с мешком риса.

Теперь давай развивать подвески!.. Штатные амортизаторы с

хлипкими пружинками и смешными ходами 50–60 мм полетели на свалку. В дело пошла разработка российского и импортного автопрома: сзади, как родной, врос «оковский» амортизатор. Жесткость пружины подбирал и с помощью расчетов и методом тыка. От «родного» одноушкового крепления задней подвески пришлось отказаться – в пользу мощного силового кронштейна, который крепится к картеру вариатора в трех точках. Передняя телескопическая вилка с диаметром перьев 32 мм есть ни что иное, как модернизированные газовые «стойки» от автомобиля Hyundai Accent – они со встроенными буферами сжатия и отбоя да еще и облагорожены самодельными стаканами под пружины. Которые, опять же, подбирались по месту. Верхнее крепление усилил, нижний узел – из алюминиевого сплава, это для ослабления действия не-





поддресоренных масс.

Все, что требует защиты от грязи, укрыл гофрированными чехлами-пыльниками рулевой рейки от ВАЗ-2109.

Результат столь масштабной работы поражает воображение. Рабочий ход передней подвески – 150 мм, задней – 130 мм. Даже мотоциклы эндуро могут этому позавидовать. А чтобы аппарат и вовсе стал вездеходом, «обул» диски в зацепистую резину Kings Tire 100/90-10.

Результат? Снимите шляпы, господа скутеристы: дорожный просвет – 235 мм, высота по седлу – 850 мм! Создатель поведал, что ресурс амортизаторов составляет (присядьте, чтобы не упасть от восторга) не менее миллиона циклов срабатывания. Это соответствует нагрузкам, равным тем, что испытывает транспортное средство, движущееся по пути от Москвы до Крыма по дороге, на каждом метре которой лежит бревно диаметром 120 мм. Охотно верю: диаметр труб впечатляет! Да сами взгляните на фото...

С системой питания мудрить не пришлось – все гениальное придумано раньше. Естественно, воздушный фильтр перенес в подседельную емкость. Поролон – элемент фильтра – заменил на бумажный от масляного фильтра «Газели» (20–25 руб.). Этот узел в таком виде эффективно отсеивает песок и пыль, легче «дышит» и не требует столь частого обслуживания, как штатный. Менять фильтр достаточно каждые 2000 км.

Хлопоты доставил гофрированный трубопровод, соединяющий карбюратор с фильтром. Длина впускного тракта влияет на тяговую характеристику движка, так что ее пришлось подбирать методом проб и ошибок. В самом же карбюраторе увеличил лишь диаметр главного топливного жиклера. Регулировки проводил по оптическому индикатору качества смеси. И все это проделал ради усиления тяги на «низах» без потери «верхов»...

Я на нем ездил – много, долго и круто. Ох, и дал же я ему жару! Ощущения – улет! Ни один даже самый затюненный скутер не рулится так классно: по управляемости он близок к легким эндуро. Машинке совершенно не важно, что у нее под колесами – укатанный проселок или гребенка без-



дорожья – она гарцует легко и задорно, как годовалый араб-рысачок. Причем жесткость рамы такова, что машинку не надо «ловить» на ухабах, а когда форсируешь препятствия посерьезнее, сжимать руль со всей мочи – никаких срывов с траектории движения. Я притворился бэтээром и специально залезал на нем в лужи, в брод, мотался по лесным чащобам, гнал по грейдеру, бился о бордюры... И не смог хотя бы раз «сглючить» подвеску. Энергоемкость – на зависть джипам. Проходить повороты «с коленкой» не просто легко – элементарно. Правда, специально приваренные на мотоциклетный манер складные подножки в наклоне чиркают о грунт, но это маленькое неудовольствие – сущая ерунда: без подножек ведь не обойдешься.

Обычная посадка здесь не проходит. Во-первых, мешает каркас новой рамы, а, во-вторых, на подножках удобнее ехать по кроссовому – «с оттяжкой» стоя. Признаюсь, вначале вызвали недоверие барабанные тормоза колес. И зря: для скутера массой 80 кгз (изначально машина весила 68) их оказалось вполне достаточно.

Нарезая километры по сель-

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Общие данные

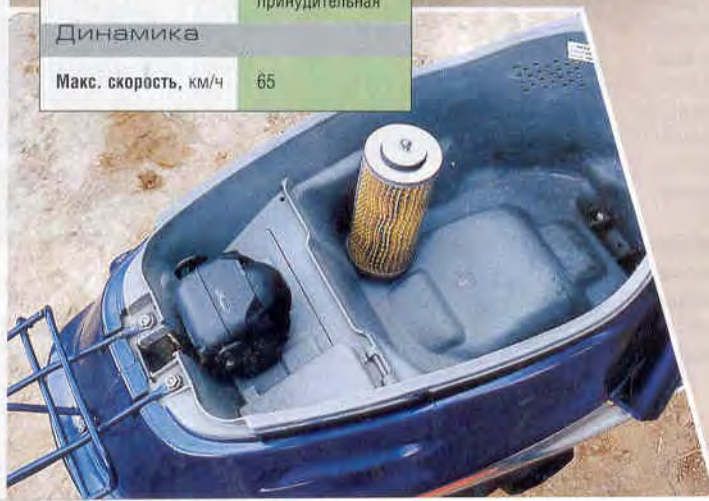
Производитель	Андрей Новиков, г. Москва
Сухая масса, кг	79
Габаритные размеры, мм	1730x620x1260
База, мм	1290
Высота по седлу, мм	850
Дорожный просвет, мм	235
Объем бензобака, л	3,7

Двигатель

Тип	Honda Dio AF-18 1-цилиндровый, 2-тактный
Рабочий объем, см ³	49
Мощность, л. с. при об/мин	7/6500
Система питания	карбюратор
Система охлаждения	воздушная, принудительная

Динамика

Макс. скорость, км/ч	65
----------------------	----





го массивным бугелем на переднем «телескопе», более мягкими подвесками и пластиковыми подножками.

Создатель утверждает, что в ходе трехгодичных испытаний аппарат в нынешнем его облике прошел свыше 25 000 км – и без каких-либо поломок. Разработка получила самые высокие оценки у специалистов сертификационного центра серпуховского «Мотопрома» – даже «заточили».

После поездок на этом скутуро (хозяин предлагает впредь аппараты подобного рода называть именно так, и я с ним согласен) я долго не мог отделаться от навязчивой мысли, что хочу такой же – и заказал Андрею Николаевичу «близнеца». Вот вам моя оценка суперсамопала. ❧



скому бездорожью, я пылливо и даже предвзято выискивал орехи в этой необычной конструкции, но не нашел. Мне приходилось поездачить и на обычных скутерах, и на псевдоэндуро, и даже на специально подготовленных. Скажу без малейшего преувеличения: лучше этого скутуро не встречал. Ходовая – великолепная, мотор – тяговитый и размеренный, эргономика – почти мотоциклетная. Что еще надо, да за такие деньги! Кстати, весь бюджет разработки, включая исходный скутер, не превысил \$1000. В затраты включена и сигнализация, и новые зеркала, и даже покраска. Халява!

Кстати сказать, это модификация – третий вариант самодельщика. Первый образец, назовем его опытным (красный скутер на фото), отличался от последне-



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


Argo
полноприводные
ВЕЗДЕХОДЫ-АМФИБИИ

6x6 8x8

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

ПАНАВТО ЯМАНА

ЗАО «ПАНАВТО Ко» официальный дистрибьютор ЯМАНА в России

Зимняя одежда  **ЯМАНА**

Снегоходные шлемы 

- ▶ Москва, 2-я Звенигородская, 13, Метро « Улица 1905 года ».
Мотосалон: т. 974-62-68. Сервис, запчасти: т. 974-79-68
Одежда, аксессуары: т. 974-13-22
- ▶ Москва, Олимпийский пр-т, 16, тел. 937-28-11

Информация о дилерской сети на www.panavto.ru



**СЕЗОННЫЕ
СКИДКИ**



HONDA ЯМАНА KAWASAKI SUZUKI

**специальное
предложение
японский мотоцикл**

за 1500 \$

РМА
МОТОРС **259-76-76**
798-58-03
WWW.RIAMOTO.RU

МОСКВА, ЦЕНТР, М. 1905 ГОДА, УЛ. АНТОНОВА-ОВСЕНКО 6, СТР. 3



ГРУППА КОМПАНИЙ **SOUZ MOTO**
МОТОТЕХНИКА ИЗ ЯПОНИИ

**ОТКРОЙ ОКНО
В МИР ЗИМНИХ ЦЕН!**

SUZUKI Бандит-400 **1500\$**
HONDA CB-1

МОСКВА (095) 123-70-16, 123-86-81, ЯПОНИЯ (10-81) 902-77-62-466 (рус. яз.)
С.-ПЕТЕРБУРГ (812) 446-62-06, ВЛАДИВОСТОК региональное представительство



www.souzmoto.ru

→ ЭКЗОТИКА



ПОЛЕ БЕСКРЫЛЫХ ПТИЦ



Дмитрий ДОЛЬНИК,
фото Peraves AG



«Транспорт будущего для человека современности» – так называет свои яйцеобразные мотоциклы швейцарский авиатор Арнольд Вагнер. Сказано не без пафоса, свойственного, кстати, многим «людям неба», но от истины определение лежит недалеко. Заслуженный планерист и летчик-акробат действительно строит аппараты не совсем земные: чистой воды футуризм и абсолютное отсутствие аналогов.

Откуда возникла химера? Чье воображение породило ее?.. 1948 год, послевоенная Чехословакия, как и любая другая европейская страна в те годы, остро нуждалась в сверхдешевом автомобиле. Технический комитет национального автоклуба объявил конкурс. Двенадцать представленных на суд жюри прототипов оказались эрзац-автомобильчиками с мотоциклетными моторами. Экземпляр под многообещающим номером «13» из этого ряда выпадал. Ян Андерле (надо ли говорить, что он был летчиком?) построил мотоцикл с несущим закрытым металлическим кузовом, оснащенный 615-кубовым 2-цилиндровым



ТЫ



двигателем водяного охлаждения от довоенного автомобиля Jawa Minor. 2-местный аппарат весил 395 кг и развивал скорость 120 км/ч. Устойчивость на стоянке и на низких скоростях обеспечивали небольшие боковые колеса, убирающиеся (и опускающиеся) по воле пилота посредством хитрой механики. Автор назвал свое детище Dalník (прочтите слово как «Дальник» – и все поймете), подразумевая, что стихия его – долгие поездки и, добавим, с недостижимым для обычного мотоцикла комфортом...

Стоп-стоп, с каким таким буржуазным комфортом? Жюри конкурса (при всем своем восхищении конструкцией Андерле) признало, что Dalník – идеологически чуждое, даже в чем-то вредное изобретение, не имеющее ни малейших шансов на производство, то бишь на будущее.

Конструктора столь жестокий вердикт, мягко говоря, не обрадовал, и в том же приснопамятном 1948 году он однажды просто-напросто остался вместе со своим самолетом на Западе, что сделать было несложно, так как служил Андерле в то время шеф-пилотом фирмы Aero. Но на этом судьба человека, и без того немало повидавшего на своем веку (от мясорубки первой мировой до застенков гестапо), не прекратила выкидывать свои «штопоры» и «бочки». Жена отказалась покидать род-

ную Чехословакию, и Ян вернулся. Его ждали. И не только супруга: ему дали 15 лет с конфискацией... В 1957 году Андерле досрочно освободили, и он продолжил эксперименты с «дальниками». Однако конструкторское инакомыслие не было, как оказалось, его основным «грехом». Прославив политическим диссидентом, Андерле в 1967 году все же покинул ЧССР. К

обоюдной, так сказать, сатисфакции. На этот раз – навсегда.

Продолжил дело, начатое Андерле, Карел Горак из Карловых Вар. Он построил «дальник» с 1-цилиндровым мотором Jawa 250. Зарегистрировать его было ой как нелегко, но в конце концов удалось, и Горак наездил на своем «дальнике» 12 тысяч километров.





Швейцарец Арнольд Вагнер познакомился с Яном Андерле в начале 70-х, а вскоре почувствовал, что идея заразила и его. Он наладил контакты и с Карелом Горраком. И в конце 70-х годов Вагнер вплотную приступил к созданию прототипа. В 1982 году, незадолго до смерти духовного наставника – Яна Андерле, он завершил постройку первого швейцарского «дальника».

Этот Peraves W-18 R100 Oemil стал «лабораторией на колесах»: конструкция в ходе испытаний постоянно совершенствовалась. Вскоре стало ясно, что двигатель с воздушным охлаждением, упрятанный в корме, увы, «чувствует себя неважно», какими бы лобовыми или замысловатыми путями не направляли на него встречный поток. От баварского оппозита R100, уста-

новленного первоначально, решил отказаться в пользу мотора от BMW K100 – рядной «четверки» с водяным охлаждением (987 куб. см, 90 л. с.), снабженной «бошевским» впрыском. Так в 1985 году появился окончательный вариант, поименованный как Peraves W-18 K5 Ecomobile. Еще пару лет ушло на омологацию творения в основных европейских государствах, и наконец компания Peraves AG Ecomobilfabrik (в первое время более известная как Wagner Monotrace Machine Builders Ltd., так как Вагнер тогда использовал для своих машин термин *monotrace* – «одноколейка») со штаб-квартирой в Винтертуре, что в 15 минутах езды от Цюриха, объявила о начале продаж аппаратов.

Прайс-лист удивлял не меньше вида самого товара. Ecomobile, благодаря своему совершенному с точки зрения аэродинамики кузову, был действительно достаточно экономичным – он съедал около 5 л на сотню километров, но в то же время стоил, холера, как Mercedes-Benz SL. Такая вот экономия.

Рассмотрим же сей замечательный пример конструкторской смелости поближе. Несущий кевларо-аралдитовый «фюзеляж» с интегрированным в него «поясом жесткости и безопасности» (назовите его «поясом верности» – не ошибетесь) надежно защи-





щает водителя и пассажира, восседающих друг за другом в удобных автомобильных креслах (по желанию заказчика – хоть от фирмы Recaro). В шлемах, кстати, необходимости нет: пристегнулся – и в путь. Двигатель расположен в задней части, аккурат за спиной пассажира. Там же, в корме, 50-литровый бензобак, еще и остается место для 200 л багажа. Кроме двигателя, этому чуду от BMW достались также карданный привод, подвески, тормоза с АБС. А вот 4-скоростная (плюс задний ход, а как же без него – ножкой здесь не оттолкнешься) коробка передач – родная, швейцарская. Аппарат внушительной длины – 3700 мм при не менее впечатляющей базе – 2880 мм. Радиус разворота – 8,5 м. Весит машина четыре центнера. До 100 км/ч W18 K5 разгоняется за 6,2 секунды и развивает максимальную скорость 240 км/ч. Надеюсь, вы не забыли нажать кнопку «убрать шасси»? Сервоприводы поддерживающих колес управляются компьютером, однако ему предусмотрен и дублер – ручной привод. Мало ли, ну глюканет этот самый компьютер... Подъехали вы, например, к светофору. Брык на бочок – и ложите себе тихонечко. Эффектно, ничего не скажешь!.. Чтобы избежать подобных душеспитательных сцен, и предусмотрен ручной дубляж выпуска/подъема «шасси».

Список опций еще тот! «Музычка» на любой вкус, кондиционер, подогрев сидений,

телефон, GPS. Биотуалет не влез. А он не был бы лишним: пассажиру, когда скорость перевалит за «200», при мысли, что мчится аппарат всего на двух колесах, может и понадобится...

Сегодня заводская цена самого «голого» W-15 K5 – 60 тысяч евро.

На основе 1093-кубового мотора от BMW K1100 (100 л. с.) Вагнер одно время строил модель Peraves W-18 K11. Потяжелевший на 50 кг Ecomobile развивал уже 250 км/ч, а в модификации Turbo двигатель, выдающий с помощью наддува 143 л. с., разгонял «капсулу» до 275 км/ч. Турбированная версия появилась и у первенца K5. Такой Peraves W-18 K5T Turbo-Ecomobile разогнался до «сотни» за 5 секунд и мог достичь скорости 270 км/ч.

Существует и вовсе экзотическая модификация W18 K5, представленная в 1999 году. Это Ecomobile с ручным управлением. Изменена геометрия двери для более удобной посадки-высадки водителя-инвалида, предусмотрено место для кресла-каталки. Ай да Вагнер, это ж как надо верить в безопасность своей отнюдь не самой тихой конструкции!

С появлением двигателей BMW K1200 (1171 куб. см, 130 л. с.) на смену «одинадцатой» модели пришел Peraves W-18 K12 Super-Ecomobile. С таким мотором «экомобиль» развивает максимальную скорость 260 км/ч, а на разгон до 100 км/ч ему требуется 5,7 с. Стоит такая игрушка около 80 000 евро. Опять же, это заводская цена для «базовой» комплектации и без налогов, которые, как известно, эту самую цену отнюдь не уменьшают.

Апофеоз модельного ряда Peraves, его, так сказать, могучее (вагнеровское!) кресцендо – W-18 K12T Super-Turbo-Ecomobile: 190 л. с., 315 км/ч, разгон до 100 км/ч за 4,9 с. За радость общения с этим мутантом, щеголяющим самолетным хвостовым оперением (отличительная черта моделей W-18 K12), с вас попросят 100 тысяч евро.

Еще дороже (на 20 тысяч еврорублей) только за одноместный Peraves W-20 K12T





Турбо-
Моно-Ecomobile. Он представляет собой укороченный до 3135 мм (благодаря чему радиус разворота сократился до 7,5 м) и облегченный до 350 кг аппарат, способный выстреливать до 100 км/ч за 4,2 секунды. Максимальная скорость – 325 км/ч. Поскольку присутствие пассажира здесь не предусмотрено, никто не услышит вашего крика. Крика радости, надо полагать...

Срок изготовления «экомобилей» с момента поступления заказа колеблется от четырех месяцев (на самый дешевый W-18 K5) до полутора лет (на «бешеного карлика» W-20 K12T). Гарантия – один год. На кузов-монокок – 25 лет (!). А что с ним, с монококом, делается? Авиационные технологии как-никак...

Купить Ecomobile при наличии желания и средств – не проблема. Но ездить на нем без спецподготовки не рекомендуется. Сами посудите, будь вы хоть трижды чемпионом-мотогогонщиком, ну не понесет же вас нелегкая без соответствующего обучения в кресло

пилота аэроплана, так ведь? Вот и приглашает вас

Вагнер в Винтертур на курсы. Несколько дней – и вы почти можете летать...

Клуб «друзей Ecomobile» носит имя своего идейного отца из Чехословакии – Jan Andele Vereinigung (JAV). «Общество Яна Андерле» устраивает регулярные слеты, ралли, альпийские туры и даже «чемпионат мира для мотоциклов с кабиной» на автотодороге в Брно. В Брно же с недавних пор обосновалось и чешское отделение фирмы Peraves – компания Bohemia Mobil spol.sro., которая под руководством страстного энтузиаста «дальников» инженера Густава Прохазки собирает «экомобили», известные под маркой Bohemiamobil. Они возвращаются!

А знаете ли вы, какими двумя основными чертами должен обладать «по Вагнеру» истинный «экомобилист»? Во-первых, быть носителем передовых взглядов. Ну, с этим понятно. А во-вторых, обладать железным спокойствием. Спросите, на кой ляд? Да чтобы выдерживать взгляды любопытствующей толпы, от которых, увы, не спасает кевларовый кокон бескрылого планера Арнольда Вагнера.

«Если птице обрезать крылья...» – пом-

ните? Оказывается, случается и вполне благоприятный исход подобных экспериментов: птицы продолжают полет. ❧

Автор выражает благодарность Арнольду Вагнеру за предоставленные фотоматериалы.



СПЕЦНАЗ

СПОРТБАЙКИ KAWASAKI СЕРИИ NINJA

Александр ВОРОНЦОВ,
фото Kawasaki

СЕКРЕТЫ ТАЙНОЙ РАЗВЕДКИ

Говорят, они способны бегать по потолку, проходить сквозь стены и растворяться в темноте... Но мы-то знаем, что «всякая метафора грешит неточностью», так что и способности шпионов-ниндзя молва здорово преувеличила. Равно как и спортбайков со столь грозным названием.

На мотоциклетном отделении японского концерна Kawasaki всегда лежало бремя придатка гигантского промышленного комплекса. Но обязательно раз в десятилетие, вспомнив о собственном престиже, корпорация вкладывает всю свою мощь в проектирование мотоциклинги и создает такое нечто, что конкурентам остается лишь завистливо вздыхать. После чего заправили концерна какое-то время благоденствуют: в конце концов, мотоциклы для них – дело десятое. И вновь ненадолго, но отстают.

Так и спортбайки серии Ninja: они всегда чуточку не дотягивали до уровня соперников.

Стоило вывести на рынок очередную версию ZX-9R, как Honda и Yamaha предложили обновленные варианты своих FireBlade и R1, заткнув противника за пояс. Kawasaki ZX-12R на целых (!) 3 л.с. мощнее, чем Suzuki Hayabusa, но из-за худшей аэродинамики уступает ей в максимальной скорости. Справедливости ради надо отметить, что при сравнительных испытаниях Kawasaki Ninja и конкурентов неизменно выявлялась одна интерес-



ная штука: по цифрам (ну там мощность, динамика разгона и т.п.) «Кава» проигрывает, а вот по комплексу ощущений «приятно-неприятно» почти всегда на первом месте. Это уже говорит о профессионализме создателей и о том, что они сами ездят на перспективных моделях. А то ведь конструкторы некоторых компаний с какой-то даже гордостью, если не сказать элитарным снобизмом, похваляются на предмет того, что в седле мотоцикла отроду не сидели...

Рассказ о родословной клана Ninja следует начинать с машины, которая несла совсем другое имя – с представленной осенью 1988 года модели ZXR750 Stinger. Именно она воплотила характерную для этой серии концепцию: легкое и компактное шасси (диагональная рама из алюминиевого сплава) плюс мощный 4-цилиндровый двигатель. Через год стартовали предназначенные прежде всего для японского рынка машины семейства ZXR250/400, а в 1993 году дебютировала созданная в ответ на успех Honda FireBlade собственно Ninja – 900-кубовая ZX-9R. Как ни странно, лишь в 1994 году появилась сходная машина в 600-кубовом классе. Наконец, осенью 1999 года, как розочка на торте, украсил семейство самый мощный серийный мотоцикл в мире (если, конечно, всякую мелочь типа Munch не принимать во внимание) – 178-сильный ZX-12R.

РОДОСЛОВНАЯ

1989 год (напомним, что мы подразумеваем модельный год): появился пращур будущих «диверсантов» ZXR750 Stinger (тоже славное имечко – в переводе означает «жало»). Рядный 4-цилиндровый двигатель жидкостного охлаждения (68x51,5 мм, 748 см³), заблокированный с 6-ступенчатой коробкой передач, развивал максимальную мощность 107 л.с. при 10 500 об/мин. Вся эта красота установлена в диагональную алюминиевую раму, размер передней шины – 120/70-17, задней – 170/60-17. Сухая масса мотоцикла – 202 кг, база – 1455 мм.

1990 год: на японский рынок вышли два «братика»: ZXR250 (48x34,5 мм, 249 см³, 45 л.с. при 15 000 об/мин) и ZXR400 (57x39 мм, 398 см³, 59 л.с. при 12 000 об/мин). Внешне машины напоминают 750-кубовую версию, но они гораздо компактнее (база – 1370 мм для 250-кубового варианта и 1395 мм – для 400-кубового) и легче (сухая масса, соответственно, – 144 и 162 кг). Обе модели выпускались также в версиях «R» – со сближенными передаточными числами коробки передач и иными настройками карбюраторов. Кроме того, на ZXR400R одноместное седло, что позволяло сбросить 3 кг массы. На мотоцикле ZXR750 применены новые карбюраторы, модернизирована задняя подвеска.

1991 год: второе «издание» модели ZXR750: новый двигатель (71x47,3 мм, 749 см³, 100 л.с. при 10 500 об/мин), облегчен-



1989

Прародитель всех Ninja – спортбайк ZXR750 Stinger.



1990

Kawasaki ZXR250R – чисто японское удовольствие.



1991

Новая версия модели ZXR400.



1993

Модернизированный ZXR750 выдает несимметричный воздухозаборник.



1994

**Соперник
FireBlade –
Kawasaki
ZX-9R Ninja.**

лен в шасси, подобное тому, что у ZXR750. База мотоцикла – 1440 мм, сухая масса – 215 кг. Шины такие же, как у 750-кубовой модели. Не чемпион по показателям, но адекватная альтернатива для Honda FireBlade.

1995 год: младшая сестра «девятисотки» – Kawasaki ZX-6R (66x43,8 мм, 599 см³, 108 л. с. при 13 000 об/мин). Машина компактнее старшего братца (база – 1415 мм) и гораздо легче (182 кг). Размер передней шины – 120/60-17, задней – 160/60-17.

1996 год: на смену ZXR750 пришла ZX-7R – машина, вобравшая в себя опыт выступлений в гонках «Супербайк». Двигатель (73x44,7 мм, 748 см³, 125 л. с. при 11 800 об/мин) типа ZX-9R, но изменен ход поршня. База мотоцикла – 1435 мм, сухая масса – 203 кг. Передняя шина – 120/70-17, задняя – 190/50-17. Полугоночная модификация несет обозначение ZX-7RR. На ZX-9R установили новый маятник – такой же, как на ZX-7R.

1997 год: установлены 6-поршневые передние тормозные скобы вместо 4-поршневых для ZX-9R.

1998 год: прошло обновление моделей ZX-6R и ZX-9R. Обе машины стали гораздо легче и компактнее: «шестисотка» похудела на 6 кг, а ее старшая сестра – сразу на 32 кг! База новых мотоциклов – 1400 и 1415 мм, соответственно. У ZX-9R новый двигатель с параметрами: 75x50,9 мм, 899 см³, 143 л. с. при 11 000 об/мин; примененное в нем электрохимическое покрытие зеркала цилиндра позволило отказаться от традиционных гильз. Размер задней шины ZX-6R увеличен до 170/60-17.

2000 год: вторая «синхронная» модернизация – ZX-6R и ZX-9R. Внешне в новых машинах выделяется выдвинутая вперед «челюсть» воздухозаборника. Новый мотор на «шестисотке» – 66x43,8 мм, 599 см³, 111 л. с. при 12 500 об/мин, в нем также стенки цилиндра с электрохимическим покрытием вместо гильз. Масса мотоцикла снижена до 172 кг. Размер передней шины – 120/65-17, задней – 180/55-17. Особенно примечательные элементы конструкции ZX-9R: рама с отделяемым задним подрамником, новый маятник задней подвески, измененный профиль кулачков газораспределительного механизма.

Лидером серии Ninja стала во многом революционная новая модель ZX-12R. Двигатель (83x55,4 мм, 1199 см³, 178 л. с. при 10 500 об/мин) оснащен системой впрыска топлива. Оригинально выполнена рама: ее верхняя часть – пространственный монокок. Размер задней шины достиг рекордной для этого класса величины – 200/50-17. Сухая масса мотоцикла – 210 кг, база – 1440 мм.

2002 год: теперь сразу три «шпиона» прошли курс синхронной модернизации. За счет увеличения диаметра цилиндра с 66 до 68 мм рабочий объем модели ZX-6R вырос до 636 см³, максимальная мощность – до 113 л. с. при 12 500 об/мин. Для «сглаживания» скоростной характери-



1995

ZX-6R – младшая сестра в семье Ninja.



1996

«Горячий» супербайк – ZX-7R.

ное шасси (сухая масса мотоцикла – 194 кг, база – 1420 мм), передняя телескопическая вилка – перевернутого типа. Ширина задней шины увеличена до 180 мм (размер 180/55-17). Полугоночная одноместная версия ZXR750R снабжена форсированным до 125 л. с. мотором, сухая масса снижена до 188 кг. Модернизированы и мотоциклы малой кубатуры – ZX-250/400: с одной стороны, они стали «мягче» в «поведении», подвески – не столь зубодробительно жесткие; с другой же стороны, машины стали еще легче и компактнее (величина базы

уменьшена на 10 мм, масса снижена на 3 кг). 250-кубовая модель получила новый двигатель (49x33,1 мм, 249 см³, 45 л. с. при 16 000 об/мин).

1993 год: очередное обновление (не столь радикальное) модели ZXR750. База выросла до 1430 мм, сухая масса – до 205 кг. Внешне мотоциклы этой модификации легко отличить по воздухозаборнику слева от фар.

1994 год: выход на рынок мотоцикла ZX-9R. Компактный мотор (73x53,7 мм, 899 см³, 139 л. с. при 10 500 об/мин) установ-

стики увеличена масса коленвала двигателя на ZX-9R и ZX-12R. Кроме того, на «девятисотке» увеличена торсионная жесткость рамы и заднего маятника, а 6-поршневые скобы переднего тормоза уступили место более чувствительным 4-поршневым.

СЕСТРЫ, НО НЕ БЛИЗНЯШКИ

При всем внешнем и конструктивном сходстве мотоциклы серии Ninja вовсе не одинаковы по потребительским свойствам. Эта разница обусловлена прежде всего, конечно, величиной рабочего объема. Предназначенные для японского рынка ZXR250 и ZXR400 – «любительницы» высоких оборотов, которые при 7000 об/мин лишь начинают просыпаться. Под стать им и очень жесткие подвески, они обеспечивают хорошую управляемость, но снижают уровень комфорта. Впрочем, про управляемость – это еще как посмотреть: при движении в вираже на дороге с неровной поверхностью (кои у нас преобладают) заднее колесо так скачет, что норовит «потерять» траекторию. К тому же эти мотоциклы предназначены для невысокорослых японцев, и человек со 180 см и выше будет чувствовать себя очень неудобно, пассажир – любого роста. Тем не менее, Kawasaki ZXR400 – одна из очень немногих «четырехсоток», которая официально поставлялась на европейский рынок: очень уж она пришлась «впопад» любителям агрессивной манеры вождения.

Обладатели Kawasaki ZXR750 первых серий (до 1991 года) тоже страдали от некомфортно жесткой задней подвески. Две проведенные позже модернизации значительно улучшили этот параметр, а уж ZX-7R с ее широкими возможностями регулировки уровня жесткости не оставляет места для критики. Но при покупке 750-кубовой модели стоит обострить внимание, чтобы не нарваться на участвовавший в гонках экземпляр (эти машины вписываются в рамки требований формулы «Супербайк»): можете получить мотоцикл на последнем издыхании.

Модели ZX-6R и ZX-9R зарекомендовали себя как отличные спортбайки с немалой долей... здравомыслия. Сохраняя отличную динамику и управляемость, они в то же время комфортабельнее конкурентов. А вот ZX-12R – отличный спортивно-туристский мотоцикл. Низко расположенное седло и довольно высокий руль обеспечивают удобную посадку, а огромный запас крутящего момента поможет справиться со сложной дорожной ситуацией, когда требуется «вырваться». Но следует учесть, что, как и у любого сверхмощного мотоцикла, цепь, сцепление и задняя шина у этого мегабайка относятся не просто к расходным материалам, а к «очень расходным»:

Рядные 4-цилиндровые моторы Kawasaki знамениты своей надежностью. Не исключение и двигатели серии Ninja. Очень хороши примененные на байках этой серии тормоза, причем 4-поршневые немногим уступают 6-поршневым. ❧



1998

ZX-9R второй серии «похудел» на 32 кг!



2000

Новый лидер семейства – ZX-12R.



2002

ZX-9R из обновленной гаммы «зеленых».

Чтобы не ошибиться при выборе искомого мотоцикла, ориентируйтесь на описания в предыдущих выпусках «Модельного гида»:

Спортбайк Honda CBR900RR FireBlade – №8/2001 год.

Спортбайк Honda CBR600/1000F – №5/2002 год.

Классик Honda NTV/Bros – №9/2002 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 Diversion – №8/2002 год.

Неоклассик Yamaha FJ/XJR – №4/2002 год.

Круизер Yamaha Virago – №7/2001 год.

Спортбайк Yamaha FZR – №12/2001 год.

«ШЕСТИСОТКА» ИЛИ «ЛИТР»? »



Вопрос странный – тот, что в заголовке: так выбирают новички. Но его задают часто и с этим нужно считаться. Давайте искать ответы.



**Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ,
фото Дмитрия ИВАЙКИНА**

ЭРГОНОМИКА

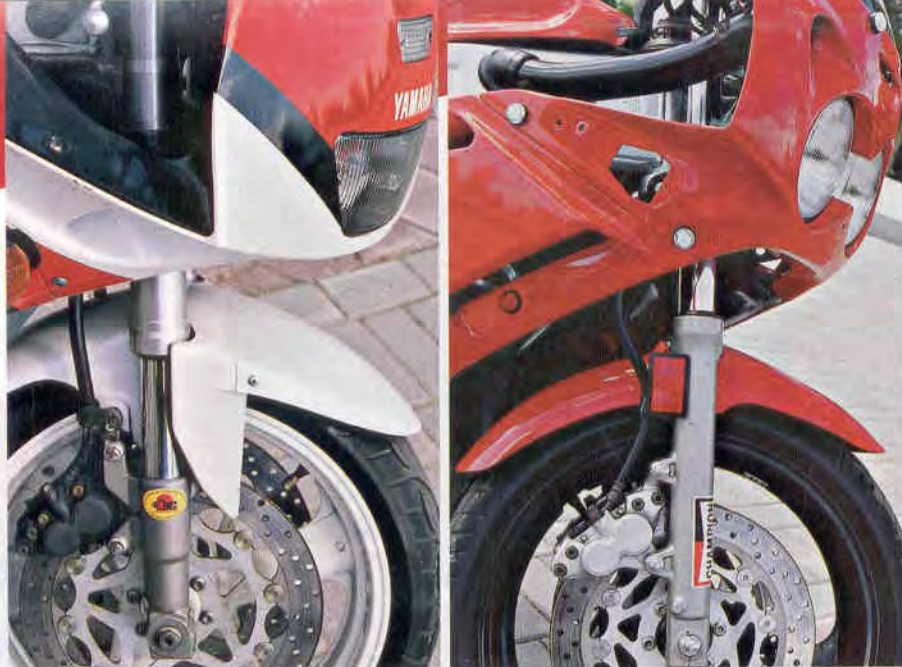
Мы отобрали пару «горячих» спортбайков начала 90-х – Yamaha серии FZR.

Умудренные опытом мотоциклисты без труда определяют, что есть что – по габари-

там, а также по размерам тех «силовых» узлов и элементов, посредством которых данная мотоциклам мощность, собственно, и реализуется. Массивная рама, усиленный задний маятник, более широкие колеса – все это выдает в FZR1000 то, что именно он и есть «литр».

Садясь за руль одного и другого, не возникнет сомнений, что оба рафинированные спортбайки, а не какие-нибудь другие машины: конфигурация посадки

идентична, ее формируют высоко поднятые и незначительно отнесенные назад передние подножки, колени, «обнимающие» топливный бак, удаленный от пилота и низко расположенный руль – все очень типично для такого рода мотоциклов, и никакой разницы между нашими FZR в этом смысле не обнаружите. Правда, у FZR600 немного уже переднее сиденье, топливный бак (точнее, его декоративная накладка) и руль. Принцип распо-



ложения средств управления рабочими органами в обоих аппаратах полностью повторен.

В органах управления и электросистемах большие отличия вы заметите – на FZR1000 их набор богаче: есть режим аварийной сигнализации, кнопка «пульсации» дающим светом, электрическое управление клапаном топливной магист-

На FZR1000 установлена перевернутая вилка и тормозные диски большего диаметра. Это – безопасность.

рели из бензобака и его переключения на резерв. Гидропривод сцепления, установленный на FZR1000, куда предпочтительнее механического, установленного на «шестисотке», – его работа точнее и мягче. К сцеплению мы еще вернемся.

Вывод: принадлежность машин к «элитному» классу означает более высокий уровень оснащённости – мотоцикл, как правило, «богаче» оборудован системами управления и контроля.

НЕСУЩИЕ ЭЛЕМЕНТЫ И ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

В качестве «несущего элемента» у каждой из машин использована диагональная рама, конструкция которой носит название «Дельтабокс». У «литра» она заметно массивнее и крупнее, ведь запаса ее прочности должно хватить на 145 л. с. против 90 л. с. у «шестисотки».

На модели FZR1000 и более прогрес-





сивные подвески (в отличие не только от «шестисотки», но и его потенциальных конкурентов того времени — Honda CBR1100F и Kawasaki ZZ-R1100). Впереди установлена телескопическая вилка перевернутого типа со средствами регулировки предварительного поджатия пружин. В задней подвеске те же функции,

плюс регулировки по усилию отбоя. Центральный моноамортизатор имеет вынесенную компенсационную камеру. Увы, в «шестисотке», кроме регулировки предварительного поджатия пружин в задней подвеске, ничего другого не обнаружите. Это несколько сужает функциональные возможности мотоцикла.

У обоих мотоциклов установлены системы инерционного наддува. Идея одна — оформление разное.





Читаемость приборов в той или другой модели безобразная – привыкнуть к этому невозможно.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Общие данные

Модель	Yamaha FZR600	Yamaha FZR1000
Год дебюта	1991	1987
Сухая масса, кг	181	214
База, мм	1425	1470
Габаритные размеры, мм	2170x700x1155	2205x745x1170
Объем бензобака, л	18	19

Двигатель

Тип	4-цилиндровый, 4-тактный, рядный	
Газораспределение	DOHC, 4 клапана на цилиндр	DOHC, 5 клапанов на цилиндр
Рабочий объем, см ³	599	1002
Диаметр цилиндра x ход поршня, мм	59,0 x 54,8	75,5 x 56,0
Макс. мощность, л. с./об/мин	91/10 500	145/10 000
Макс. крутящий момент, Н.м/об/мин	67/8500	109/8500
Система охлаждения	жидкостная	жидкостная
Система питания	карбюраторная	карбюраторная
Система запуска	электростартер	электростартер

Трансмиссия

Сцепление	многодисковое в масляной ванне	
Коробка передач	6-ступенчатая	5-ступенчатая
Главная передача	целью	целью

Ходовая часть

Рама	диагональная, стальная	диагональная, ал. сплав
Передняя подвеска	телескопическая вилка	телескопическая вилка перевернутого типа
Задняя подвеска	маятниковая с центральным моноамортизатором и прогрессивной характеристикой	
Передний тормоз	2 диска, две 2-поршневые скобы	
Задний тормоз	1 диск, 2-поршневая скоба	
Передняя шина	110/70-17	130/60-17
Задняя шина	140 / 60 - 18	170 / 60 - 17

Динамика

Максимальная скорость, км/ч	240	270
-----------------------------	-----	-----





УПРАВЛЯЕМОСТЬ И МАССА

Большая масса и растянутая база мотоцикла обеспечивают лучшую устойчивость на прямой. Не на прямой они вредны.

Однако этот постулат с обоими FZR «не работает». Тот и другой послушно «ложатся» на заданную траекторию, их поведение в поворотах очень стабильно. Это позволяет максимально использовать весь потенциал шин. В виражах пилот испытывает экстаз от управления машинами. Правда, пилотировать «литр» труднее – его масса и база превосходят те же показатели у «шестисотки»: 214 кг и 1470 мм против 181 кг и 1425 мм.

ДВИГАТЕЛЬ И ЭНЕРГОВО-ОРУЖЕННОСТЬ

У FZR600 и FZR1000 «оборотистые» и «жесткие» моторы, по-настоящему они ожидают лишь на отметке 6000 об/мин. Рычаг переключения передач в обоих случаях с коротким рабочим ходом. Равно как и у сцепления – управлять им следует предельно аккуратно. Стоит лишь немного сцепление «подогреть» на светофоре или в момент старта – мотоцикл способен из-под вас выпрыгнуть. Если же вы все же решились «открутить с места на полную ка-

тушку», – держитесь крепче. Потенциал двигателей сообщает мотоциклам такое ускорение, что динамика «стирает» в вашей памяти все без остатка. Только на финише вспомните дату своего рождения... Впрочем, давайте сравним. У VAZ-2108 масса 850 кг и мощность 69 «лошадей». Таким образом, показатель энерговооруженности составляет 12 кг на 1 л. с. У BMW 523 – 8 кг/1 л. с. А у наших ласточек? FZR600 – 2 кг/л.с., а FZR1000 – 1,5 кг/л.с. Так что не кипятитесь во время старта.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ И ТОРМОЗА

На «литре» установлены тормозные диски большего диаметра, чем на «шестисотке» – и передние, и задние. Тормозные качества мотоциклов вполне адекватны их динамике. С 1994 года на FZR1000 стали устанавливать тормоза с 6-поршневой скобой – они гораздо предпочтительнее, нежели 4-поршневые, примененные в ранних версиях мотоциклов.

Что касается максимальной скорости наших подопечных, то, если вы не камикадзе, вам вряд ли захочется испытать, что это такое на наших дорогах. У «шестисотки» «максималка» составляет 240,

у «литра» – 270 км/ч. И да помогут вам тормоза! По-моему, их придумали не трусы, а умные люди.

При езде на отвязных спортбайках чаще оглядывайтесь – не отстал ли от вас ангел-хранитель? Но «и сам не плошай». Перед тем, как выбрать тот или другой FZR, оцените, достаточный ли у вас опыт, чтобы управлять столь мощными спортивными мотоциклами. Если нет – отложите идею на пару годков. И еще: насколько ваш вес, рост и длина рук достаточны (или недостаточны) для комфортного управления этими совсем не легкими мотоциклами – человеку хилому и неподготовленному справиться с ними будет очень и очень непросто. «Литр» легче и приятнее пилотировать (а случится – и катить вручную) крупному джентльмену ростом не ниже 180 см, весом 75–80 кг и с «набором» крепких бицепсов.

Если вы много путешествуете и уважаете езду с подружкой за спиной, – брать вам «литр». А покрутиться в городе по делам или погазовать на гоночном треке – это в самый раз для «шестисотки». ❖

Благодарим компанию «НБС-Мотор» за предоставленный на тест мотоцикл Yamaha FZR1000.

→ ЧТО ПОЧЕМ?

KAWASAKI ZZR400

ЗИД-50
«Пилот»

ХОТИМ И МОЖЕМ

Моторынок в сезоне 2002 года

Рубрику ведет
Михаил ЛАПШИН

Мы сравнили данные об объемах продаж мототехники в различных регионах страны с прошлогодними показателями, и вот что дало сравнение: интерес к двухколесной технике не то что заметно — стремительно возрос. Объемы продаж превысили самые благополучные — предкризис-

ные показатели, открылось немало новых мотосалонов и магазинов, бурлит провинция, множество предложений о купле-продаже мототоваров поступает от частных владельцев. Нельзя не отметить, что, если судить в целом по стране, большинство довольствуется поддержанным «железом», а новой техники продается куда меньше. Но вот каков главный вывод: потребитель не только грезит о двух колесах,

но уже и приобретает то, о чем мечтал.

Лучше всего продается поддержанная техника низших ценовых групп: \$150–1000 за отечественный и \$400–3000 — за импортный секонд-хэнд. С начала сезона небывалая покупательская активность в этих секторах рынка наблюдается в Оренбургской, Курской, Смоленской, Тверской, Новосибирской, Иркутской областях и Краснодарском крае. Ажиотажный (именно так) спрос

Б Е С Т С Е Л Л Е Р Ы И М П О Р Т

SUZUKI RF400 (1994)

SUZUKI VS800 Intruder (1993)

SUZUKI Djebel 250 (1993)

HONDA VFR750 (1995)

HONDA CB400 (1995)



«УРАЛ Соло»



не спадает даже сейчас, осенью, когда, как мы привыкли, обычно наступает затишье.

Отечественная техника составляет 60% от предлагаемой на рынке. Что объяснить просто: продажа и сервис импортной в глубинке развиты не ахти как, зато появилось множество комиссионков, торгующих байками. В центральных и «центровых» регионах – Московской, Ленинградской, Ивановской, Кемеровской, Новгородской, Ярославской, Пермской, Ростовской и Воронежской областях ситуация совсем иная: 25% отечественных против 75% б/у иномарок. Подержанные «иностранцы» за последние два года отняли у отечественных 30% рынка! Если так дело будет развиваться и дальше (а к тому все идет), то в скором времени «наш» сектор сузится еще больше.

«УРАЛ Волк»



Сравнимые с докризисным временем объемы продаж зарубежного секонд-хэнда наблюдаются уже не только в крупных городах и южных областях страны, но и в глубинке.

Ценовая политика компаний, торгующих завозной техникой, изменилась. Предприниматели предпочитают торговать машинами ценовой группы \$2200–4000 и выше. Это означает, что мотоциклисты избавляются от «уставших» аппаратов конца 80-х годов выпуска и рынок наполняется «свежими» среднеемкыми (и это тоже уже устойчивая тенденция) машинами, например, Yamaha FZR400RR, Yamaha Diversion 400, Honda CBR750, Honda NV400 Steed, Suzuki RF400, Kawasaki GPX750 и Kawasaki ZZ-R400.

Гамму скутеров секонд-хэнда не назовешь разнообразной: предпочтения по-прежнему отдают хорошо известным Yamaha Jog, Honda Dio ZX, Suzuki Sephia ZZ, Honda Tact и Honda Lead (\$300–800), но объемы их продаж по сравнению с прошлым годом возросли чуть ли не в пять раз! Этот небывало динамичный рост происходит за счет глубинки: здесь раскусили, что такое хорошо, и японские мотороллеры приходят на смену древним «Верховинам», «Карпатам» и «Ригам».

А вот торговля новыми отечественными аппаратами идет не так бойко. Ирбитские кастомы покупают единицы, «со скрипом» распродают морально устаревшие ижевские «Планеты» и «Юпитеры». Лишь относительно недорогие новые модели – чоппер «Юнкер» и мини-можик «Корнет» позволяют удмуртскому предприятию держаться на плаву. Дела у ковровского ЗиДа получше – продажи остаются на уровне прошлого года и опять-таки за счет небезызвестного можика «Пилот». В целом же за январь–июль 2002 года российские мотозаводы выпустили и продали около 12 тыс. единиц мототехники, что заметно меньше прошлогоднего показателя (за тот же период 2001 года – свыше 16 тыс. ед.).

Новые же иномарки стали продаваться еще активнее, чем в удачном прошлом году. И продали бы их рекордное количество, если бы не тайм-аут в начале сезона, когда практически вся новая модельная гамма от ведущих импортеров «зависла» на таможне в силу некоторой юридической неразберихи. «Реванш» был взят к середине сезона: чтобы утолить аппетиты покупателей, торговцам Kawasaki, Yamaha, Suzuki, Harley-Davidson, BMW пришлось

заказать дополнительные партии мотоциклов, гидроциклов и ATV. Согласно данным, предоставленным крупными отечественными фирменными салонами, нынче объемы их продаж возросли до 40% (!), и, таким образом, количество проданного товара достигло рекордного уровня за последнее десятилетие. Прогнозы «Мото» относительно бурного развития моторынка оправдались.

При всем при том сложилась парадоксальная ситуация: при росте спроса и предложения «замораживания» цен, не говоря уже об их снижении, не произошло. Впрочем, другого и ждать не приходится: в условиях ужесточения правил таможенной очистки и естественного для нас удорожания пограничных процедур стоимость иномарок и отечественных мотоциклов будет расти (в них все больше применяются импортные комплектующие). Особенно ощутимо (на \$800–1500) вздорожала техника Suzuki, Yamaha и Kawasaki. В меньшей мере (\$100–300) – BMW, Honda, Ducati и Harley-Davidson.

«ИЖ-Юнкер»



Но вот грянула осень – время традиционных максимальных скидков. Узнаете, что их кто-то предоставляет, – не тяните с покупкой.

Итак, мотоциклетный бум продолжает «усугубляться». Но пик его еще не наступил. ☐

Н О Г О С Е К О Н Д - Х Э Н Д А

HONDA CBR600F (1995)

YAMAHA XJR1200 (1996)

YAMAHA Diversion 400 (1999)

KAWASAKI ZZ-R1100 (1999)

KAWASAKI Zephyr 1100 (1994)





НЕ ПЛАЧЬ ПО УШАМ...

Антон СЕРГЕЕВ,
фото из архива редакции

Прокатившись раз-другой на новеньком «японце», вдруг обнаружишь, что шлем, служивший надежной защитой, когда водил «Иж», на скорости «запел», а через невесть откуда возникшие щели задудло в уши. Что делать? Если уши жалко, покупай новый.

Понятное дело, открытый не годится, дешевый (а вот это понятно не всем) – тоже: не смотрится, в нем голове неудобно, и – уж поверьте – вскорости износится так, что взять в руки побрезгуете, не то что натянуть на себя. Но главное, дешевый – ненадежный: не плачь по ушам, если башка в опасности.

Затраты на добротную вещь окупятся. А выбрать есть из чего. Компании-производители с «именем» – Uvex, Nolan или IXS предлагают по десятку шлемов-интегралов по цене \$130–200. Они отличаются тем, что в их конструкциях применены устройства крепления стекла винтами или «быстрыми» защелками, а также материалами, из которых сделан сам «колпак» – Multi-layer, или поликарбонат. Форм-бло-

ки внутренней «начинки» позволяют подобрать шлем «по голове» с учетом антропологических особенностей вашего черепа. Раскраска – однотонная, блестящая или матовая, но может быть нанесена и несложная роспись под слоем лака. Наиболее взвешенное соотношение «цена-качество» у IXS HX284 за \$135 – шлем выглядит дороже, чем стоит.

В диапазоне \$200–429 несколько интересных моделей для спортивной байкеров. Пестрый углепластиковый IXS HX293 (\$289) выполнен в стиле дизайна R1. Изюминка оформления – большая литера «R» на подбородочной дуге и затылке, а форма «колпака» разработана

Shoei X-ceed II \$790



Shoei Z-one \$535

Так работает «климат-контроль»



IXS HX500 \$359

IXS HX281 \$125



с учетом требований аэродинамики. Всем он хорош, но весит многовато – 1460 г.

Наилучшие шлемы в этой ценовой группе – модели HX300 и HX600 (\$399). Они цельные, карбоновые, продаются в двух вариантах расцветки под лаком. «Трехсотый» по дизайну идеально сочетается со стремительными стритфайтерами. В шлеме незапотевающее стекло с «быстрыми» защелками, внутри – бесшовный анатомический набор. Вес весьма невелик – 1390 г. Что может быть лучше?! Отвечаем: «шестисотый». Но он «для тех, кому за триста». Этот углепластиковый шлем благодаря аэродинамическому «хвосту» (с ним контур приобретает футуристичность) позволяет пилоту приподнимать голову над обтекателем на высоких скоростях. Быстроразъемная D-образная рэйсинговая застежка, внутри бесшовный анатомический набор (его можно вынимать по элементам), незапотевающее стекло с «быстрыми» защелками, – таковы отличительные особенности этой модели. Для экстремалов выпускается HX600 Challenger черного цвета. Круче за такие деньги ничего подходящего попросту нет. Но если любите пестрые «котелки», то вам скорее всего понравится радужность модели HX602 (\$429).

Кто хоть однажды ездил в шлемах фирмы Shoei, тот никогда им не изменит. Их преимущества очевидны уже при сравнительной примерке. Каждый сидит как влитой и не жмет, никогда не «засвистит» и не «застучит» в движении (любителям больших скоростей знакомы эти

эффекты – они вызваны посредственными аэродинамическими характеристиками головных уборов для мотоциклистов). Рэйсинговая застежка с двумя D-образными кольцами не расстегнется, если того не пожелает владелец. Удобная защелка – «под левую руку», спасает в жару разветвленная вентиляционная система – предупреждает запотевание стекла при медленной езде.

Хотите шиковать в «фирме» за минимум денег? Выберите модель Raid (\$350–469 – в зависимости от расцветки) с четырехканальной вентиляцией и механизмом быстрой смены стекла. Легкий (1350 г) Shoei Z-one (\$520–655) уже с пятью вентиляционными каналами, а также D-образной застежкой и анатомическим «салонком».

Напрочь отметить углепластиковый X-ceed II, потому что он дорогущий (\$700–888), не спешите – лучше накопите и купите. Новичок, надевший его, скорее всего, тут же его и снимет, сочтя, что шлем «сидит» слишком плотно. Но для «клубней» «Красной зоны» он давно стал эталон-



IXS HX600 \$399



Shoei Syncrotec **\$549**

ным: на скоростях за 200 км/ч в нем так же комфортно и спокойно, как и на 60 км/ч.

Универсальными качествами (принцип «два в одном») наделен Shoei Syncrotec (\$549) – «интеграл» с поднимающейся подбородочной дугой. Модель для тех вечно спешащих, кто не разоблачается в мото-вояжах на перекуры и перекусы. Все просто: «забрало» вверх – и шлем превращается в элегантный открытый.

Или купите удивительный Arai Newharado (\$680). По наружности – это классика, но он «нафарширован» так, что мама не горюй! Что же до удобств, но «скорлупка» просто прирастает к голове: монокок (из многослойного Luminare Constraction) выпекается целиком, все регулируемые отверстия – а их 12 (!) – вырезаются лазером. Если вы в нем, скорость и погодные условия не влияют на микроклимат в шлеме. Внутренняя блочная оболочка обтянута материалами с переменной плотностью, за счет этого, случись удар, происходит перераспределение энергии по всей поверхности. Здесь всяческие механизмы и приспособы – для быстрого снятия стекла, наносник и т. д. – само собой. Предусмотрена возможность стирки составляющих шлема, которые впитывают грязь. Его нельзя перекрашивать: содержащиеся в красителях вещества, проникая в слои оболочки, лишают их защитных свойств.

Теперь немного о том, о чем не принято распространяться. Недорогой IXS модели HX158 обладает такими же защитными свойствами, как и фешенебельный Shoei X-ceed II. Что объяснить просто: шлемы позволяют продавать только после того, как они пройдут испытания на соответствие жестким международным нор-

мам по безопасности.

И еще, если хотите, совет. Не лучший вариант подбирать шлем под цвет мотоцикла и (или) экипировки. Будьте дальновидными: то, что хорошо сочетается с нынешним аппаратом, с новым будет смотреться «не в масть». Не продавать же почти новый комбез и шлем за треть цены (а больше не дадут)!

Предостерегу «людей в черном»:

черный шлем на солнце нагревается, как сковородка на плите, – и мозги того и гляди превратятся в блюдо. Опять же, пилот в черном шлеме неразличим на дороге, особенно в сумерках. Выбирайте серебристый или многоцветный – броско, экономно и более безопасно. **И**

Благодарим мотосалон «АВТОКОНЦЕПТ» за помощь в подготовке материала.



IXS HX283 **\$320**

IXS HX294 **\$289**



IXS HX500 **\$369**



**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.

СЕРВИС ЦЕНТР

Гарантийное обслуживание
Техническое обслуживание
Ремонт любой сложности
Сезонное хранение техники
Выезд механиков
Эвакуатор
Ремонт подвесных моторов
Перепрессовка коленавалов
Расточка цилиндров
Продажа подержанной техники

Мотоциклы
POLARIS
СПОРТСИМАН 700

Продажа * Аксессуары * Запчасти
POLARIS
YAMAHA

Постоянным клиентам скидка
От 5 %

095 // 562-1385
095 // 561-3987
Email: esccart@mail.sitel.net

СНЕГОХОДЫ
ARCTIC CAT

www.arcticcat.ru

215-9936



SANCHO
BOOTS & SHOES
SINCE 1947

Обувь
настоящих
мужчин

Большой выбор
обуви в стиле
"western"
"biker"

т. 500-24-67



МАГАЗИН "ПРОКЕЗ"

• Шляпы ковбойские
• Обувь
• Одежда для байкеров
• Огромный выбор аксессуаров

ул. Люсиновская, 68
(095) 237-3588



ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
Спортивный клуб "Magic motor"
официальный дилер НПО "Сатурн"

- Снегоходы "Тайга", "Рысь", "Буран"
- 3/4 к снегоходам, мотоциклам, гидроциклам, ATV, катерам, прицепы
- Сложный ремонт, консервация, тюнинг, индивидуальная доработка снегоходов и водно-моторной техники
- Покупка/продажа б/у техники
- Изготовление деталей из углепластика
- Пошив по индивидуальному заказу изделий из кожи, чехлов, экипировки

приглашаем региональных дилеров

Москва т.(095) 782-7557 + Рыбинск т.(0855) 52-4598



ЛИКВИ МОЛИ
представляет
мотоциклетную программу!

Немецкая фирма **LIQUI MOLY** представляет полный ассортимент моторных и трансмиссионных масел для 2- и 4-тактных двигателей мотоциклов, картов, скутеров и моторных лодок, масла для мотоциклетных вилок и амортизаторов, цепные смазки, а также большой спектр присадок и моетокосметики.

ЛИКВИ МОЛИ Россия —
(095) 728-3857, 129-4198
e-mail: mail@liquimoly.ru
www.liquimoly.ru

LIQUI MOLY
МАСЛА
ПРИСАДКИ
АВТОКОСМЕТИКА



FORCE
marine

- Снегоходы LYNX
- Мотоциклы Kawasaki
- Мотовездеходы (ATV)
- Катера, яхты
- Лодочные моторы
- Лодки

Москва, ул. Авиамоторная, 19
(095) 361-6931, 361-7440
362-0513, 999-5758

С.-Петербург,
наб. Мартынова, яхт-клуб
(812) 320-7698, 320-7575, 969-5757

www.forcemarine.ru




МАГАЗИН "ЗЕНИТ" МОТОСАЛОН

снегоходы
полный АССОРТИМЕНТ ЗАПЧАСТЕЙ

• Тайга • Буран • Рысь

а также
снегоходы импортного производства
новые и б/у

М. "Сокольники"
Сокольническая пл., 9, тел.: (095) 253-5065, 250-3764



"Pilot Racing Team" МотоАрт
(095) 778-3969, 452-3187

ПОСТАВКА комплектующих оригинал/тюнинг
Германия, Финляндия, Япония и др.

РАЗРАБОТКА И ПРОИЗВОДСТВО деталей и узлов любой сложности
Б/У ЗАПЧАСТИ Европа и Япония,
скупаем битые мотоциклы, узлы, детали

РЕМОНТ И ОБСЛУЖИВАНИЕ мототехники, снегоходов, катеров, яхт. Выезд к заказчику

АЭРОГРАФИЯ - художественная роспись мотоциклов и автомобилей
СКОРАЯ ПОМОЩЬ на дороге, круглосуточная эвакуация, экстренная госпитализация и юридическая поддержка. Страхование.

КРУГЛОСУТОЧНЫЙ БАР с приятными ценами, закрытый пляж, водномоторники.
ТРАССА для зимних соревнований на льду Химкинского водохранилища.
ЗИМНЕЕ ХРАНЕНИЕ мото- и водномоторной техники, яхт, катеров.

Москва, Ленинградское шоссе 39, Водный стадион "Динамо"
Крупнейшая "МотоФотогалерея" на www.motoart.ru
спортивный обзор www.prtmoto.ru info@motoart.ru
Приглашаем на работу специалистов.





«ПЛОХИШ» НА ДВА КОЛЕСА НЕ СЯДЕТ»



Александр ТРУБИН,
генеральный директор
рекламно-информационного
центра «Ост-р»:

– В юности всегда «ровно дышал» к «совкоциклам», а других и не было. В одночасье все перевернулось, когда увидел первую мотоинюмарку – красивейший спортбайк Yamaha. Хотел расспросить о том – о сем его счастливого обладателя, а он с места – и в точку... Вот бы и мне так!..

С учителем повезло: известный гонщик Александр Московка развил во мне возможности, о которых я только догадывался, он воспитал чувство единения с мотоциклом, заставил думать за рулем и не зависеть от эмоций. Только благодаря ему я осознал, что такое «валить» на байке. Машина рождает совершенное движение, и ты его соавтор. Целый год ездил на разных аппаратах, искал «свой» и выбрал – по мне спортивные «туристы»: комфортные, мощные, солидные... Но с «первенцем» Kawasaki ZZ-R1100 не повезло – угнали, даже сезон отъездить не успел. Потом приобрел Honda CBR1100 Super Blakbird, на нем и едзу.

Считаю Honda эталонным аппаратом. Меня всегда «заряжала» скорость, а на «птичке» можно запросто держать крейсерские 150 км/ч. Ощущения – фантастика!.. Жаль, что едзу реже, чем хотел бы. На неделе не удается, но беру свое на уик-энд – накручиваю больше 500 км. «Слалом» между ямами и открытыми колодцами убедил, что «спорты» – не для города, так что предпочитаю романтические пейзажи глубинки. С командой еди-

нотомышленников «пуляем» с каждым разом все дальше и дальше. Самым важным и наиболее интересным событием сезона считаю ежегодные слеты журнала «Мото» – не пропустил ни одного, кроме самого первого.

Жаль, сезон у нас короткий: только успеешь вкататься и войти во вкус, как уже пора загонять «в конюшню». Но нашел лекарство от зимней скуки. Во-первых, если еду осенью в отпуск за границу, всегда напрокат беру мотоцикл на весь срок отдыха. Таким вот образом ископал вдоль и поперек Турцию и Францию. Во-вторых, есть снегоходы и четырехколесники, они скрашивают «стоячий период». Но все это «не то». В последнее время все отчетливее желание купить эндуро для зимнего катания.

Знаете, что интересно, когда начал «плотно» едзу на мотоцикле, – вдруг обнаружил в собственном организме наркотическую, что ли, зависимость от аппарата: хочется «дозы» скорости. Сядешь, «открутишь» – и спазмы в душе проходят. Не говоря уже о том, что два колеса помогают держать себя в форме, а это в моем рекламном бизнесе весьма важно. Кстати, друзья по работе обратили внимание, что я изменился: сохраняю спокойствие даже в критических ситуациях.

Знаете, по роду профессии общаюсь с разными людьми, но, окупившись в мотосферу, понял, что самые интересные и душевные – мотоциклисты. То ли от едзы выдуваются пороки, то ли на два колеса «плохиши» не садятся?.. Очень импонирует, что мотоциклисты относятся друг к другу с уважением. Приятно, когда со встречной «ракеты» тебе помажут рукой – значит, мы вместе! ❧

→ ЗВЕЗДНЫЕ КУРЬЕЗЫ

DOORS ВОЗРОДИЛИСЬ ДЛЯ HARLEY-DAVIDSON

★ Прославленная рок-группа **The Doors** решила отправиться в турне – впервые за 30 лет после смерти своего лидера Джима Моррисона. Музыканты дадут несколько концертов на праздниках в честь 100-летия Harley-Davidson. После распада группы в



1973 году трио играло на концертах лишь дважды: на церемонии в «Зале славы рок-н-ролла» в 1993 году и в передаче музыкального телеканала VH1 в 2001. Теперь музыканты вновь пишут песни для совместного альбома. Вокалистом возрожденной группы стал Иэн Астбури (Ian Astbury), солировавший в 80-х годах в британской группе The Cult. Как бы то ни было, но только любовь к легендарной мотофирме оказалась способной вернуть к жизни, казалось бы, умершую группу.

БРИТНИ СПИРС: «А МОТИК ВЕРНИ»

★ Бывшие возлюбленные **Бритни Спирс** и другая звезда – Джастин Тимберлейк делят совместно нажитое имущество, Бритни «отвоевала» особнячок в Беверли Хиллс стои-



«РАБОТА – ВСЕГО ЛИШЬ ПАУЗА»

**Юрий Помелов,
директор по продажам
мотосалона «Альпин»:**

– Здорово осознавать, что занимаешь свое – не чужое место. Ибо призвание есть стеновой хребет жизни... С детства бредил мотоциклами; всеми правдами и неправдами рвался к ним. Первый мопед «Верховина Спорт» я купил втайне от родителей на деньги, заработанные на разгрузке вагонов. За что, правда, меня тотчас выгнали из дома. Но задобрил маму, когда перевез на мопеде какие-то домашние пожитки. С «железом» – кто знает, тот поймет – мучился: разбирая до винтиков, тюнинговал, учился понимать это самое «железо» в кроссовом клубе. Не знаю, как бы все сложилось, если бы не знакомство с известным мотогощицким Александром Нифонтовым – он окончательно приобщил меня к прекрасному.

Мотосалон «Альпин» оказался одним из первых в стране, рискнувшим продавать мотоиниониарку Yamaha. Чем глубже «въезжал» в тонкости дела, тем больше все в нем нравилось. Оказалось, что работать легко, если ты еще не забыл, что недавно сам был покупателем – скрупулезным и требовательным. Чем дальше – тем больше становилось нагрузок: стонал, но держал. Выручал адреналиновый оттяг на мотоциклах. Мог бы я мечтать раньше обо всем этом? Благо, рядом с салоном рельефных просторов хоть отбавляй. Больше всего меня «плю-

щит» «спорт» Yamaha YZF-R1. Наверное, он несколько обогнал свое время – в сравнении с ним никакая другая машина «не катит». Считаю, на «эрке» должен проехать всякий, кто хочет понять, что ему надо от мотоцикла.

Но со мной приключилось иное – пресытился. Когда знаешь, что у тебя лучший аппарат, к другим относишься со снисхождением. Решил сделать паузу – отдохнуть от острых ощущений и посвятить себя больше работе. А ее хоть отбавляй. Задумали построить собственные трассы – шоссейную и кроссовую, расширить мотошколу и сервис. Хочется не банально делать деньги на продажах и ремонте мототехники, но и спланивать таких же фанатов, как я сам. Собственно, клубный принцип всегда лежал в основе существования компаний, я бы осмелился сказать, это политический момент... Наконец, есть давняя мечта – побывать на японском сборочном производстве, чтобы воочию увидеть, как делают столь совершенную мототехнику.

К R1 уже не вернусь, как к уже многократно перечитанной книге. Заглядываю на новые концепт-байки типа V-King. Но притягивают и эндуро Yamaha WR250 или Trailway 200. А когда тепло и рядом вода, «тащусь» от гидроциклов. Последний мой бзик – гоночные «стоячки». Со своей Yamaha SuperJet 700 «пропадаю» на воде все выходные. Жаль, что и «судоходный» период у нас слишком короток. ❧



мостью 2,8 миллиона долларов и теперь засматривается на мотоциклы Джастина. Их у него пять, включая Harley-Davidson XL1200C Sportster – подарок самой поп-дивы. Бритни претендует как минимум на три. Хотя ездить на байках не умеет.

ФЕСТИВАЛЬНЫЕ ГОНКИ В ЮРМАЛЕ

★ «Ночные снайперы» устроили гонки под луной. Двадцати «спортсменам» нужно было долететь на гидроциклах до пограничных буйков и повернуть обратно. На этом развороте Диану Арбенину, вокалистку «Снайперов», выбросило в море. Девушка вошла в воду правильно и вынырнула, не получив травм. Другая солистка – Светлана Сурганова удачно впилася в крутой поворот и финишировала у берега первой.



РЫЖИЙ НЕ ПОСТРАДАЛ

★ Андрей Губин чуть не разбился на мотоцикле во время съемок клипа нового хита. По задумке сценаристов, он носился по трассе в спортивном комбинезоне. Во время очередного дубля на дорогу вы-

скочил маленький рыжий котенок. Губин инстинктивно дал по тормозам. Мотоцикл, естественно, перевернулся. Андрей успел соскочить с него, поэтому практически не пострадал. Перепуганный рыжий сорванец застыл на дороге. Губин забрал его с собой, а потом подарил знакомым.



СНЕЖНЫЕ БАРСЫ

СНЕГОХОДЫ ARCTIC CAT ОТ LANDS AND (МОСКВА)

История снегоходов насчитывает уже 40 лет. У истоков их создания стояла американская компания Arctic Cat. Собственные разработки и использование технических достижений лучших компаний позволяют фирме оставаться лидером в производстве снегомобилей, особенно спортивных.

Эксклюзивный дистрибьютор Arctic Cat в России с 1998 года – компания Lands And. За время существования фирма развила сеть дилеров-продавцов, оснащенных сервис-центрами. В России представляет весь модельный спектр снегоходов в классах «суперспорт», спортивных, туристических, горных и охотничьих машин с 2- и 3-цилиндровыми двигателями кубатурой от 120 до 900 см³.

Снегоходы Arctic Cat создаются на основе спортивных машин, самый маломощный разгоняется минимум до 120 км/ч. В них используются только двигатели Suzuki. Ноу-хау Arctic Cat – система электронного контроля подачи топлива EFI. Ее преимущества: завести машину проще, чем с другими, холостой ход мягче. Arctic Cat одним из первых разработал тихий и экономичный 4-тактный мотор, который работает на обычном неэтилированном бензине. Удобен дистанционный запуск двигателя (он устанавливается на некоторых моде-

лях): машину для прогрева можно завести, не выходя из помещения.

Сборка снегоходов – исключительно американская, а перед отправкой на продажу каждый проходит заводской тест-драйв. Детали сделаны таким образом, чтобы при поломке одной не произошло «цепной реакции» отказов.

Обслуживание проводится в сервис-центрах продавцов. Здесь заполняют фирменный гарантийный талон, данные о технике и владельце направляются в США, благодаря чему и минимальный набор запчастей для каждой машины всегда в наличии у продавца. В Москве создан склад запчастей.

Помимо гарантийного талона, покупатель получает паспорт самоходной машины (ПСМ, аналог ПТС), подтверждающий легальное растаможивание, русскоязычную инструкцию по технике управления и обслуживания. К сожалению, немногие пользователи эту инструкцию изучают, и, как результат, им приходится обращаться в сервис-центры.

Скоро откроется школа механиков для сервис-центров, обучение будут проводить специалисты Arctic Cat, так что теперь с вашими снегоходами будут работать только сертифицированные механики.



F7 FIRECAT EFI

Снегоход класса суперспорт. Модель на 23 кг легче, чем предшественник в этом классе. Задняя подвеска аналогична гоночной. Система питания и воздушный фильтр помещены в переднюю часть двигателя, что позволило снизить уровень шума. Установлен электронный впрыск топлива. Передняя подвеска AWS V гасит все неровности трасс, скажем, водитель не испытывает особых неудобств при наезде на мелкий кустарник.

Общие данные: габариты – 300x122 см, трак (ширина/длина/размер шипов) – 34x325x2,5 см, ширина колеи – 109 см. Объем бензобака – 49 л. Сухая масса – 197 кг. **Двигатель:** 2-цилиндровый, 2-тактный, рабочий объем – 698 см³, мощность – 140 л.с. Система питания – впрыск топлива. Охлаждение – жидкостное.



PANTERA 800 EFI

Туристический двухместный снегоход. Подогрев ручек, зеркал, широкие подножки, реверс, дистанционный запуск двигателя – это далеко не полный список полезных опций машины.

Общие данные: габариты – 338x122 см, трак (ширина/длина/размер шипов) – 34x345x2,5 см, ширина колеи – 109 см. Объем бензобака – 49 л. Сухая масса – 271 кг. **Двигатель:** 2-цилиндровый, 2-тактный, рабочий объем – 785 см³, мощность – 140 л. с. Система питания – впрыск топлива. Охлаждение – жидкостное.

BEARCAT WIDE TRACK

Абсолютно новый охотничий снегоход. Модель выделяется в ряду своих собратьев выразительным дизайном капота. 3-цилиндровый, 4-тактный двигатель с жидкостным охлаждением – экономичный, работает на обычном бензине, чистый и тихий выхлоп. Передняя подвеска AWS V делает пилотирование проще, а ход машины плавным. Съемное сиденье для пассажира позволяет разместить дополнительный багаж.

Общие данные: габариты – 338x117 см, трак (ширина/длина/размер шипов) – 51x396x2,5 см, ширина колеи – 99 см. Объем бензобака – 57 л. Сухая масса – 315 кг. **Двигатель:** 3-цилиндровый, 4-тактный, рабочий объем – 658 см³, мощность – 53 л. с. Система питания – впрыск топлива. Охлаждение – жидкостное.



4-STROKE TOURING

Туристический снегоход. Объем двигателя возрос до 658 см³ при мощности 53 л.с. Удовольствие от катания дополняется системой подогрева передних и задних ручек, наличием реверса, зеркалами и дистанционным запуском двигателя. Сиденье пассажира можно снять и использовать это место для хранения дополнительного багажа.

Общие данные: габариты – 338x119 см, трак (ширина/длина/размер шипов) – 38x345x2,5 см, ширина колеи – 104 см. Объем бензобака – 49 л. Сухая масса – 277 кг. **Двигатель:** 3-цилиндровый, 4-тактный, рабочий объем – 658 см³, мощность – 53 л.с. Система питания – впрыск топлива. Охлаждение – жидкостное.



→ РАСПАХНУТЫЙ МИР

*Per gli amici
di Moto*

di Orioli



Приключения **ОРИОЛИ** в России

Чемпион мира по внедорожным гонкам, четырехкратный победитель «Дакаров» - Эди Ориоли на Ducati ST4s рванул от Болоньи до Владивостока.





Андрей МУДРОВ, фото автора

«НЕ ТАК, КАК ВЕЗДЕ»

Итальянские киношники в погоне за своим героем тряслись в двух микроавтобусах «Мерседес». Еще до начала путешествия их предупреждали: российские дороги – одна большая рытвина, а по обочинам на каждом дереве сидят соловьи-разбойники... Иностранцы поулыбались и не поверили. Первая же заправка вызвала у прославленного мотоциклиста раздражение:

– Почему нельзя наливать, сколько влезет?! Да не знаю я, сколько точно – у меня же глаз не бензиномер! – восклицал он, вглядываясь в открытую горловину бака.

Мне как этнопсихологу, много лет занимающемуся Италией, было любопытно наблюдать за итальянцами в необычных для них условиях и я оставлял без ответа возгласы мотозвезды. Какие же национальные особенности отступят или, наоборот, вылезут при контакте с Россией? Они никак не могли привыкнуть к тому, что в России расстояние может измеряться не только километрами, а делают это преимущественно в минутах, часах, сутках: «За пять минут доберетесь», «Целый день ехать»...

Ориоли всегда уходил далеко вперед и ждал нас на крупных развилках. В Рязань въехали вместе – итальянцы хотели посмотреть старинный русский город. Здесь их ждал очередной сюрприз: в центре Рязани не разрешено ездить на мотоциклах. Удивлялись: в Италии наоборот – больше ограничений для автомобилей, ведь мототранспорт всегда легче парковать на тесных городских улочках. Пришлось долго петлять по переулкам с щербинами канализационных люков.

Уже на загородном шоссе Эди не заметил, что его останавливал автоинспектор, и пронесся мимо. Тут же бросились в погоню милицейские «Жигули» с воющей во всю дурь сиреной. Но, быстро смекнув, что догнать невозможно, «гаишники» развернулись.

Удивительно, но следующий пост мы проехали беспрепятственно. Зато позже нас «тормозили» буквально на каждом. Патрульные – их привлекала пестрая кавалькада.

Итальянцы не могли скрыть своего удивления, когда уви-

дели, что в одном месте, где дорога проходила через лес, на деревьях висели хрустальные люстры. Под ними на стульях скучали продавцы. Притормозили, чтобы все это рассмотреть получше... Встретилось селение с романтическим названием Умет, где понастроена целая куча придорожных кафе: «Браток», «Одиссей», «За рулем», «У мамочки», «Арагат», «Обжора»... Подле каждого «дымил» закопченный чайник. Плотность точек общепита потрясла итальянцев:

– Как же они выживают при такой конкуренции!

Не только гаишники – на каждой остановке моментально собирались любопытные, в том числе вида непрезентабельного. Эди не без опаски спрашивал:

– Слушай, а эти бандиты вооружены?

– Ножами. Но это все за Уралом, – успокоил я.

– Но ведь такие рожи...

Остановка на мосту через Волгу около Тольятти напоминала пропускные пункты на западных российских границах: такие же длинные колонны машин, та же напряженность прерванного пути и полно милиции. В Самару въезжали ночью. В дверях привокзальной гостиницы остановил охранник:

– Куда?!

– У нас заказаны номера!

– Нельзя. В здании заложена бомба.

Итальянцы восприняли известие спокойно. Они терпеливо ждали, пока приехавшие с собаками саперы обследовали территорию. Выяснилось, что за бомбу приняли громко тикающий в одном из номеров гостиницы будильник.

Утром всей командой отправились в гостиничный бар. Итальян-



ская кофеварка «Лаватца», бармен с плавающей на лице ухмылкой, вялое «здрасьте».

– Попроси сделать кофе, – говорил мне Эди.

Бармен взялся за дело. Минут через пятнадцать итальянец раздраженно зашептал:

– Ну ты смотри, попросили сделать всего три чашки кофе – а он уже впал в анабиоз!

ГОСТЕПРИИМНЫЕ ГАИШНИКИ И ЗВЕРИ-КОМАРЫ

На уфимской трассе Уральские горы напоминали итальянцам север их полуострова, но ностальгия быстро прошла: в Башкирии придорожные закусочные очень редки. Зато гаишников так много, что кажется, будто республика живет за счет дорожных штрафов. Патрульные возникали за каждым поворотом. Выходя из «засады», приветливо улыбались и предлагали взглянуть на показания радара. Но всякий раз помогало: «Давайте проявим знаменитое башкирское гостеприимство»... Проявляя: просили полярный снимок со знаменитостью и все, как сговорившись, просили: «Пусть поставит мотоцикл на дыбы».

Миновали символическую границу Европа–Азия, Челябинск и направились к Кургану. Пришло время передохнуть – попытались найти кров в Шумихе (помесь глухой деревни и периферии крупного города), при повороте на которую стоял указатель «Отель».

– Как проехать к гостинице? – спросил я у мужика, неуверенно ступающего в кирзачах по глиняному массиву.

– Можно здесь напрямки, а там – направо. А можно здесь направо, а там – напрямки...

Чтобы уточнить маршрут, остановились около кособокого дома, рядом с которым толпился народ.

– На хрен тебе гостиница? Идем водку пить, – пьяная бабка под залихватский смех собутыльников попыталась вытащить меня из машины.

Мы выехали за город, разбили бивуак в близлежащем леске. Комары только нас и ждали: в мгновение ока каждый покрылся слоем здоровенных тварей. «Хитрая мазь» доктора оказалась бесполезной – сибирскому комару она что слону дробина. Развели костер. Перед дымом насекомые временно отступили. А ночью из каждой палатки доносились хлопки, шлепки и ругань. Утром все собрались за походным столиком невыспавшиеся и злые. Пили кофе. Вопреки итальянской традиции – молча. В это время на поляну вылез пьяный мужичонка:



– А, мотоциклисты... А я думал цыгане. – Он кивнул на наши пестрые платки. – А хули остановились в таком зловредном месте?! Здесь же ничего нет... Только газопровод на Европу...

Я перевел его слова итальянцам, а мужик не унимался:

– Надо было километров двадцать вперед проехать... Вот там красота! Озерцо...

– И комары, наверное, величиной с лебедя! – яростно расчесывая себе плечи, прервал его фотограф.

ИТАЛЬЯНЕЦ ВСЕГДА ПРАВ!

Снова дорога, бесконечная череда лесов и полей. Петухово, граница с Казахстаном. Прошли нудную процедуру регистрации и попали в новое, якобы, государство. Здесь во всем чувствуется знакомая по советским фильмам атмосфера освоения целины. Степи. Петропавловск. Опять степи. Несколько часов езды – и снова Россия. Пришлось заполнить кипы бумаг, «отстоять» очереди у трех окошек. Один таможенник обстоятельно расспросил меня о правилах выдачи доверенности на мотоцикл





ХОРОШИЕ ПАРНИ, НО ПОХОЖИ НА БАНДЮКОВ

У Кемерово мост на объездную дорогу оказался закрыт. Предстояло ехать через весь город. К счастью, помог хозяин древней «Волги» – вывел нас на красноярский тракт.

– Чем обязаны?

– Да брось ты! Вот возьмите, – он протянул атлас автомобильных дорог Кемеровской области.

Только отъехали от Кемерово, как вдруг с противоположной полосы, резко притормозив, нам преградила дорогу белая Honda. Мне показалось, что этот автомобиль мы уже встречали на шоссе, и я закричал Эди:

– Уезжай!

Итальянец, похоже, ничего не понял. Четверо откормленных стриженных парней вылезли из машины.

– Чего уставился? Пойди поговори, – доносилось до нас.

– И на каком языке я буду с ними разговаривать?

Когда громилы узнали, что Эди – известный гонщик, один из них выпалил:

– Да вы чо, ребята! Мы сами мотоциклисты. Просто такого никогда не видели...

Тут же из багажника «японки» вытащили альбом с фотографиями, на которых была запечатлена жизнь кемеровского мотоклуба. Началась раздача автографов, снимки на память. После дружеских рукопожатий мы отправились дальше на восток.

НА ТАЕЖНЫХ «АВТОБАНАХ»

Вечерело, а мы не могли найти место для бивуака: обочины размыты дождем и непролазны. Дороги, ведущие к селениям, нас не устраивали. Наконец нашли съезд. Остановились, первым же делом надели защиту от мошкар. Отужинали макаронами, не снимая москитных сеток – это напоминало трюки эквилибристов. Закурили сигары. Пригодилось виски, купленное доктором в омской гостинице. Догорал костер. Тихая ночь в тайге. Из-под москитных сеток сыпались анекдоты...

Утром в очередной раз убедились, что сибирская мошкарка ярится не только по вечерам. Позавтракать не удалось – надо было уносить ноги.

На первые попытки выехать на дорогу закончились неудачей: обочина за ночь наполнилась дождевой водой. Немного «поупражнявшись» в грязи, выехали на поляну, с которой увидели крыши какого-то селения.

– Попробуем там, – предложил Эди. – Из деревни наверняка есть выезд.

Откуда знать иностранцам, что в России это вовсе не аксиома. Фургоны «поплыли» к предполагаемому проходу, мотоцикл выписывал кренделем следом за ними. Эди в москитной сетке напоминал пасечника. Выезд на трассу нашли, но грязи перед асфальтом оказалось столько, что колеса Ducati утонули в ней полностью. С божьей помощью мотоцикл вытащили на дорогу.

От забившейся грязи обломилось переднее пластмассовое крыло. Грязевой щиток Эди «реставрировал»: налепил несколько кусков скотча.

ГОСТЮ – ЛУЧШИЙ КУСОК

Пролетели Мариинск. За одним из поворотов остановились на заправке. Она выглядела настолько современно по дизайну, что казалась в этих местах неуместной. Рядом – пост ГАИ. В загоне за сеткой, словно животные в зверинце, стояли и лежали не меньше полусотни мотоциклов без номеров.

в Европе, другой требовал «место прописки итальянцев».

Утром при выезде из Омска наша колонна раскололась: машина с доктором «на кругу» ушла по одному съезду, мотоциклист и вторая машина – по другому. Начались перезвоны по рации:

– Куда вас понесло?

– Нет, это куда вас понесло!

Споры в эфире продолжались долго. Чисто по-итальянски каждый отстаивал свою правоту. В результате договорились встретиться под Новосибирском.

Нет, итальянцы командой работать не умеют. Забросьте одного в пустыню – и через год там появится город. Если же двоих – исчезнет даже песок.

ХОТЬ ПОТОП, НО КОФЕ ВЫПЬЕТ

Переночевав в новосибирской гостинице, отправились в магазин за «дымовушками» и москитными сетками. Нам предложили две модели: эффектную шляпку со свободно ниспадающей марлей и конструкцию, напоминающую садок для рыбы. На всякий случай, купили каждому по шляпке и по «садку». Только после этого двинулись в сторону Красноярска.

Тех, кто в автобусах, дорога убаюкивала. Эди как всегда уходил вперед. Доктор достал из своей сумки захваченную в дорогу книгу о Сибири, но, как и в предыдущие дни, раскрыв ее на 67 странице, моментально уснул. И так сладко посапывал, что и меня утянуло в сон.

Когда открыл глаза, увидел ряд полупьяных теток, торгующих грибами и земляникой. В нескольких метрах от нашей машины Эди на мотоцикле «Днепр», а рядом с ним на Ducati – парень в телогрейке. Возле них суетились наши «старатели кадра». Неожиданно фотограф отозвал меня в сторону и кивнул на коляску «Днепра»:

– Посмотри. В коляске – пистолет.

Под впечатлением увиденного итальянцы предложили впредь устраивать «перекусы» только подле постов ГАИ... Давно миновало время обеда, но, как назло, ни одного поста не попалось. В конце концов, съехали с дороги и остановились около раскрашенного в цвета «пепси-колы» пассажирского вагона, по борту которого белой краской в две строки было выведено: «Надежда круглосуточно». Извлекли из машины снедь. Столы расставлять не стали.

– Что бы там ни было, но кофе выпьем! – заявил Эди.





В тот же момент раздались глухие удары: рядом кого-то «метелили», «Русский праздник, мой друг Горацио, – пояснял я иноземцам, – должен завершиться мордобоем».

БАЙКАЛ И ТРАНССИБ – САМЫЕ, САМЫЕ...

На следующее утро тот же патруль вывел нас на Иркутский тракт. На одном из железнодорожных переездов под Канском из-под шлагбаума навстречу нам выехали два мотоциклиста. На крыле одного аппарата был изображен итальянский триколор. Как оказалось, это парни из Милана и Болоньи штурмовали маршрут от Токио до Москвы. Да-а, тесновато становится итальянцам на глубинных российских трактах...

Миновали Тайшет – поселок, в котором возле неказистых избушек сплошь стояли сверкающие японские автомобили. Когда выехали к Байкалу, лица итальянцев засветились неподдельной радостью. С высоты сопки озеро казалось стальным зеркалом. Доктор открыл свою знаменитую книгу о Сибири и стал зачитывать соотечественникам: «Самое глубокое...», «Самое большое...», «Если бы

Чем дальше от Москвы, тем проще отношения между людьми.

в него стекали все реки мира, они и за год не заполнили бы его...».

Мы обогнули Байкал с южной стороны. На нашем пути – поселок Слюдянка. Здесь рыбный рынок, на рынке – знаменитый байкальский омуль.

– А вы разве не слышали, – обратилась ко мне одна из торговок, – недавно здесь пропали четыре американских мотоциклиста...

Сообщил новость итальянцам.

– «Пропали!».. – повторил фотограф и цинично хмыкнул, – небось, бросили своих толстух и сидят

Когда мы догнали Эди, он был в компании мотоциклистов. На одном из аппаратов – российский флаг: кузбасские байкеры направлялись в Кемерово на мотофестиваль. При въезде в Красноярск нашу колонну остановили на посту ГАИ:

– А мы вас ждем. В город заезжать будете? Сейчас вызову эскорт. – Лейтенант повзвонил в управление и, положив трубку, кивнул на Эди. – Может, его салом угостить? Не дождавись ответа, исчез и вернулся с огромным ломтем черного хлеба, поверх которого лежал щедро «отхапанный» кусок аппетитного копченого сала.

– Держи, – гаишник протянул бутерброд Ориоли.

Взгляд итальянца стал настороженным. При этом Эди успел несколько раз произнести русское «спасибо». А я в который раз про себя отметил: чем дальше от Москвы, тем проще отношения между людьми...

– Ну не хочет – как хочет. Тогда я ему что-нибудь подарю. – Служивый окинул взглядом помещение, затем начал хлопать ящиками стола. – Во! Это то, что надо!

В руках итальянца оказался милицейский жезл... Вскоре Эди уже примерял фуражку гаишника. Получился бравый полицейский в чудной форме: на итальянце был экспериментальный комбинезон фирмы Daineze.

ДРАКУ ЗАКАЗЫВАЛИ?

Вскоре прибыл «эскорт». В сопровождении милицейской машины добрались до гостиницы «Центральная». Перед ней – огромная площадь, на которой полно маленьких забегаловок. В воздухе пахло куриным грилем. Учувя его, доктор, который еще пять минут тому назад в очередной раз читал нам лекцию о важности энергетического баланса в организме, буркнув: «Лучше не добрать, чем перебрать», поспешил к одному из павильонов.

Свободных мест в гостинице не оказалось, и инспекторы решили препроводить нас в другую – «Октябрьская». Запустили «мигалки», Эди – двигатель мотоцикла. Все расселись по машинам, кроме доктора. Тот по-прежнему толкался в очереди. Док был непоколебим и своим упорством походил на Паниковского, не желающего расстаться с украденным гусем... Наша колонна представляла собой живописное зрелище: за мигающими милицейскими «Жигулями» ехал облаченный в черный комбинезон мотоциклист, следом – два автобуса, в которых парни в одинаковых красных майках и с белыми пластиковыми тарелками в руках рвали зубами золотистых цыпляков.

Вечером гуляли по городу – красноярцы отмечали День молодежи. На одной из площадей была установлена сцена. Концерт уже закончился, и пьяная девица на подмостках неуклюже пыталась изобразить стриптиз. Толпа одобрительно подвывала. Мы разместились за столиком уличного кафе поближе к сцене. А к «стриптизерше» тем временем присоединились трое парней. Они размахивали снятыми майками и крутили задницами.

– Несмотря на вульгарность, – начал философствовать фотограф, – в этом чувствуется здоровье. Ни злобы, ни драк...



в какой-нибудь Чите с русскими девками...

И снова петляющая лента шоссе. Эди впереди высматривал место для пикника, ему приходилось лавировать между вольно скитающейся домашней скотиной. Остановились на небольшой полянке на берегу озера. Рядом Транссибирская магистраль: «Самая длинная в мире железная дорога», — цитировал свою книгу док. Итальянцы собирали на память с полотна камни. Эди остановился посреди железнодорожной колеи и, всматриваясь в шпалы, задумчиво произнес:

— Сколько же нужно было сюда вбить костылей!..

«ГЕРЛ НА ВЕЧЕР?»

Отобедав на полянке, продолжили путь. В коллекции впечатлений итальянцев «этническое пополнение» — бурятские лица. Нарушения скоростного режима «уминаются» все так же — при помощи поляроида. Прощаясь, милиционеры неизменно просили, чтобы Эди «поставил тачку на дыбы». Мотоциклист покладист — он поднимал Ducati на заднее колесо, пронесся метров пятьдесят, затем эффектно тормозил и подъезжал попрощаться с гаишниками. Воспитанный парень.

Трясая дорога. Идущие навстречу потоком японские автомобили с транзитными номерами. Вольно пасущиеся козы, коровы, лошади... Пост ГАИ — обыкновенный стол в лесу. Обед на окраине бурятской деревушки (спагетти и кофе) разложили на пороге забитого досками магазина. Улыбающийся Эди с пакетом печенья в руках. Крутящееся колесо Ducati и замызганные мальчишки...

Добрались до Читы. Владелец уезженных «Жигулей» проводил нас до гостиницы «Турист», где, как нам сказали, имеются «приличные люксы»... Потрепанная панельная пятиэтажка. В окнах и на балконах — китайцы... Перед «отелем» мальчишки, перекатывающие в зубах папироски, полюбопытствовали:

— А на мотоцикле есть сигнализация...

Развалившийся на стуле в темном «предбаннике» охранник первым делом спросил:

— Девушек на вечер заказывать будете? — И добавил: — Герл?..

ВСТРЕЧА ДВУХ ЧЕМПИОНОВ

Впереди на нашем пути зимники — летом по ним не проехать. С утра мы отправились замерять высоту своих «мерсов»: залезут ли в зарешеченный двухъярусный вагон для автомобилей? С нами Сергей Губич — известный в прошлом гонщик, многократный чемпион СССР по ледовому спидвею. Это его родной город. Когда узнал о пробеге, вызвался нам помочь.

— Не знаю, — размышлял ветеран, — может, удастся организовать ракетовоз — специальный вагон для перевозки ракетных установок. Там и отсеки для жилья есть.



— Давай, давай ракетовоз, — «подталкивали» меня итальянцы, — скажи, что мы заплатим за хлопоты.

Губич улыбнулся:

— Это у вас на Западе все решают деньги, а у нас, на Востоке, достаточно человеческого «спасибо».

Его слова доктор интерпретировал на итальянский манер: «или у тебя есть друзья, или ты платишь»...

Посмотрев по телевизору финальный матч чемпионата мира по футболу (итальянцы ни в какую не хотели пропустить игру), встретились с Губичем, и он повез нас на своей машине ужинать. Ресторан — полная противоположность гостинице: мрамор, с купеческим размахом зеркала, массивные столы... Приняв заказ, официантка спросила:

— Программку под еду не желаете?

Занятый разговором с Губичем, и, не поняв, о какой «программке» идет речь, я утвердительно кивнул головой. В следующую минуту тишину уничтожила завывающая восточная мелодия. И перед нами возникла полуголая смуглянка. Она кружилась в танце у нашего стола. Потом, словно сообразив, «кто здесь главный», переместилась ближе к Эди. И если нам до-



стались от нее лишь воздушные ласки, герой удостоился ее нежных прикосновений. Одним глазком итальянец следил за горящей его девицей, а другим косил на меня. Тем временем я переводил ему слова Губича, который, стараясь перекрыть своим голосом музыку, рассказывал о том, что дороги до Хабаровска нет по причине вечной мерзлоты.

Программа завершена, ужин съеден. Эди спал, развалившись на стуле.

— Да, слабоваты они, тепличные. И по льду ездить не умеют, — чтобы не разбудить спящего, негромко говорил Губич.

ПОЧТОВЫЙ ВАГОН ЛУЧШЕ ЛЮБОЙ «РОГАТКИ»

Дождаясь отправки, итальянцы заснули прямо в машине. Первым я разбудил доктора. Узнав, что нас отправят сегодня, иностранцы оживились. Мы с Губичем пошли к его знакомому, чтобы узнать о дороге от Шимановска до Хабаровска.



Герой вместе с автором этого повествования на пресс-конференции.

– Да нормальная дорога, – успокоил тот, – проехать вполне можно. Только вот на мосту перед Хабаровском повнимательнее будьте – там бандюки «трясут». Их сразу видно: машины без номеров стоят на самом верху моста. Правда, они обирают тех, кто на запад едет. Вас вряд ли тронут...

В «конторе» железнодорожных перевозок сказали, что «сетка» не пришла и уехать сможем только на «рогатке» – открытой платформе. В ответ итальянцы учинили гвалт: «Но мы же заплатили!..», «Да нас просто надули!..», «Им главное было деньги получить!..». А подытожил доктор: «Не хочу выглядеть идиотом. В Италии тех, кто свою работу исполняет не так, упекают в тюрьму». Фраза вызвала смех. Итальянцы же продолжили распаляться в словесном неистовстве. Я стоял в стороне и осмысливал ситуацию:

– Зачем вам «рогатка»? – неожиданно спросил парень, который уже давно крутился подле нас. – Я проводник, у меня почтовый вагон совершенно пустой. Мне как раз надо в Шимановск...

Тряслись в вагоне. Обед. Спагетти. Вино. За окнами – мощнейший дождь.

– Представляете, мы сейчас ехали бы в этой «сетке»! – сладко потягиваясь на матрасе, рассуждал доктор.

Вечер. Все тот же перестук колес. Ливень обрушился на Транссиб. Проехали Ерофей Пальча (название населенного пункта) – один из этапов пути Хабарова. Затем – Могочу... О ней говорят: «Бог создал Сочи, а черт – Могочу».

«ОНИ ЕЗДЯТ В МАШИНАХ БЕЗ НОМЕРОВ»

Ранним утром под чертыханье итальянцев маневровый оттянул наш вагон к разгрузочной платформе Шимановска. Оттуда мы отправились до Хабаровска уже своим ходом.

Дорога монотонна. Эди умчался вперед. Широкое полотно, лишненное асфальтового покрытия. Вялые строительные работы.

– Смотри, док, – говорит фотограф. – Все как у нас. Итальянская система: пятеро стоят, один работает.

Разъезды без указателей. Придорожные могильные плиты. Место гибели шведского мотоциклиста.

– Не «прочитал» поворот, – рассказал о трагедии шофер КамАЗа, – и упал в карьер.

Наконец добрались до Хабаровска. Мост через Амур.

– Здесь, – напомнил я своим спутникам, – нас может поджидать последняя опасность

– Бандиты или мафия? – поинтересовался доктор.

– Какая разница, убьют тебя элегантно или просто ударом дубины по башке?

– А у вас что, без номеров можно ездить? – перебил фотограф.

– Нет. У машины должны быть или обычные, или транзитные номера.

– А вот у той, что едет за нами, нет никаких...

Итальянец жал на педаль «газа», и, несколько раз вылетая на встречную полосу, наш «Мерседес» обгонял впереди идущие машины. С моста спустились прямо под жезл гаишника.

– А мы, собственно говоря, к вам и ехали...

– Конечно, к нам: такое понаколбасили. Навстречу вам ехал начальник городской Госавтоинспекции, он-то и приказал вас остановить.

ПРИНЦИПИАЛЬНЫЙ ИНСПЕКТОР – ХОРОШИЙ ЧЕЛОВЕК

Утром патрульная машина вывела нас на владивостокскую трассу – последний отрезок пути к Великому океану. Финишная прямая раззадоривала. Эди влетел на бешеной скорости в какой-то поселок – и попал в лапы инспектора.

– С ума сошли?! Сто пятьдесят километров!

– ...Известный гонщик... Конец пробега, – мямлил я, пытаюсь смягчить приговор гаишника.

– Берите документы и к старшему в машину.

«Старший» на вид суров.

– Конец пробега, – талдычу, – знаменитый мотоциклист... «Париж – Дакар»...

– Мотоциклист, говоришь! – «Старший» распахивает планшет.

– Смотри, что мне наш, владивостокский мотоциклист написал. – Инспектор достает цветную фотографию гонщика, на обратной стороне которой написано: «Молодцы! Будьте такими же принципиальными!»

– Ну, этот тоже что-нибудь напишет...

– А есть на чем?

Последний «эскорт», Милицейский «Жигуль» разгонял потоки японских машин. Остановились на въезде в город. Фотограф и оператор акробатствовали: снимали с земли, лежа на спине, на животе, с крыши несущейся машины... Разные ракурсы на фоне указателя «Владивосток».

Пройдено 10 000 километров. За двенадцать дней мы привыкли друг к другу. Прощальный ужин в ресторане. Пора расставаться... ❧

Москва – Владивосток

НАВИГАЦИЯ GPS

МОБИЛЬНОЕ **70.0** 06:28

ОБОРУДОВАНИЕ **453**

ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

КООРДИНАТ И ПРОКЛАДКИ

МАРШРУТА

HWY 117
025° 86.0

ГЛАВНОЕ МЕНЮ

ЖАБ "НАВИКОМ"

www.navigom.ru

тел: (095) 916-2744 / 917-9071

GARMIN



Сурияна ВОЛКОВА,
фото автора

Древняя легенда гласит: когда Господь уже разделил всю землю между народами, к нему пришел усталый человек.

– Кто ты? – спросил Господь. – И почему опоздал?
– Я болгарин, а пришел так поздно, потому что работал.

Осмотрелся Господь и увидел, что свободной земли больше нет. Тогда он оторвал кусочек рая, бросил его на землю и отдал болгарам – за трудолюбие...

КУСОЧЕК РАЯ

Август. Бархатный сезон. Ласковое море. Золотые пески... Болгары забавные: кивают – значит «нет», мотают головой – «да». Маленькая, спокойная, бедная страна. Здесь зарабатывают на туризме, быт отдыхающих налажен если не блестяще, то терпимо. Нам к ним хорошо ехать в случае, если не испорчен европейским сервисом. Есть и другие неоспоримые преимущества. Не придется общаться на дикой смеси английского и языка глухонемых: с тобой везде будут говорить по-русски. В худшем случае, прислушайся – и поймешь: «хляб» – хлеб, «чаша» – бокал, «летище» – аэропорт. Ну, а водка – она везде водка. Выспрашивая дорогу, будь внимательным: налево – «наляво», направо – «тясну», а прямо – «направо»!

Доллары берите с собой – их выгоднее менять на месте в обменном пункте, где написано «No comision». Попробуетесь менять на улице – наверняка обманут. 1 доллар – это 1,9 лева, разница примерно вдвое.

Самая мягкая погода с теплым морем наступает во второй половине августа. На пляжах чистый белый песок, аккуратные ряды разноцветных зонтиков и шезлонгов (по 8 левов за день). Вещи спокойно оставляйте – ничего не пропадет. Толстый кошелек или дорогой фотоаппарат лучше взять с собой – бережного Бог бережет.

Развлечений хватает. Можно взять напрокат электророллер за 12 левов в час и объехать курортный городок. Или на скутере – японском, китайском. Большой частью они «не первой свежести». Даже если сломается, – дотолкаешь до места. Заблудишься – через два часа упруешься в границу. В маленькой стране и расстояния игрушечные. Скутер дают напрокат даже местные

жители, по договорной цене. Мотоциклов не увидишь. То ли бедность виновата, то ли короткие расстояния. 15 минут безумства на волнах на почти новом гидроцикле обойдется в 40 левов. Удовольствие того стоит.

Если разживешься двумя колесами, можно посетить летнюю резиденцию последней румынской королевы. Симпатичный скромный коттедж на берегу моря болгары называют дворцом (здесь и представления о масштабах своеобразны). Там же – уютный кактусовый сад, источник с волшебной водой, омолаживающей на 15 лет, если верить легенде. Мост Желаний: стоит по нему пройти, закрыв глаза и задержав дыхание, и исполнится заветное. В окрестностях Варны уникальный каменный лес – исполинские глыбы самых причудливых форм торчат из земли. Пикник в болгарской деревне закончится тем, что накормят до отвала, напоят вином из бочек – хоть залейся и пригласят на ритуальный танец – босиком по углям.

Дороги ровные, ухоженные, хотя и узки – развернешься разве что на скутере. Так что садись и кати себе по прямой под сенью вязов, каштанов и берез. Чудесная страна...

Может, права легенда? ☞



А В СУГРОБ НЕ ХОТИТЕ ЛИ?

СНЕГОХОДЫ. БЕЗОПАСНОСТЬ

Александр БИЛЮКОВ,
фото автора

ДЕВЯТЬ ПОВОДОВ СОЙТИСЬ С КОСТОПРАВАМИ

Мы о них знаем и часто видим в рекламе, читаем и о них мечтаем, но когда видим вживую на заснеженной опушке, понимаем, что «в жизни» они гораздо лучше и притягательнее: хочешь поскорее вскочить в седло и отжечь по полной. Все к тому располагает: мощь мотора, мягкие сиденья, а перед взором простор полей под слоем пушистого снега – и абсолютная уверенность в себе. Ведь автомобиль вон как ловко водим!.. И ограничений – никаких: ни тебе встречных машин, ни знаков, ни ПДД с ГИБДД. И управлять просто – жми на рычажок «газа» и мчись по мягкому-пушистому, чтоб дух захватывало!..

Вот тут-то она и выскочит, коварная с козой, и по меньшей мере посягнет на безрассудного ухаха. Даже если увлекся хотя бы на мгновение. Знаете ли вы, что один из лучших российских каскадеров Александр Иншаков утопил в Москве-реке свою Yamaha. По известной причине актер Леонид Ярмольник больше не сядет за руль снегохода. Все еще помним, как погибла

актриса Марина Левтова...Статистики на сей счет нет, но есть основания говорить, что чаще всего случаются аварии с людьми, чьи имена на слуху или просто гражданами, способными занять такую недешевую «игрушку». Думаю, потому, что они чересчур уверены в себе. Основная масса несчастных случаев произошла во время обычных выходных катаний. А, скажем, на охоте риск поломать кости, грохнуться башкой или погибнуть возрастает многократно. Я буду говорить о безопасности именно в этих обстоятельствах, наиболее экстремальных – они лучше научат. А чтобы быть уверенным в сказанном, пришлось пообщаться со многими опытными людьми и собственной шкурой испытать все прелести и опасности езды на современной снегоходной технике.

Сложностей в управлении вроде бы никаких, но почему-то же народ бьется!..

Авторитетно заявляю, что ни в одной инструкции по эксплуатации других транспортных средств вы не найдете столько предупреждений и предостережений, сколько их в руководствах по эксплуатации снегоходов. В инструкции Polaris, например, слова «травма», «смерть» и «несчастный случай» повторяются десятки раз! Вообще инструкцию не прочитали? Вот вам

Факторов аварий много

1. Отсутствие мозгов – того, что отличает человека думающего от примата.
2. Отсутствие опыта – теоретической школы, опыта обучения, экзаменов.
3. Незнание местности, скрытых снегом препятствий.
4. Неумение соизмерить скорость с покрытием и обстановкой.
5. Гостевое ухахство: это когда после застолья рвешься за руль без инструктора.
6. Непонимание возможностей машины.
7. Езда без шлема и других средств защиты тела.
8. Расчет на «авось».

девятый фактор. Отказываетесь их знать? Тогда рекомендуем загодя познакомиться с костоправами и микрохирургами.

Между тем, снегокаты (порой их называют и так) буквально пестрят разного рода предостерегающими наклейками, и я готов подписаться под этими словами:

Arctic Cat: «Самоуверенность не должна перевесить практику и опыт. Управление снегомобилем требует специального опыта и знаний, которые должны прийти по прошествии определенного времени».

Polaris: «Водитель должен представлять себе степень риска ведения машины на большой скорости по труднопроходимым участкам, в незнакомых условиях или в темное время суток. Начинающему необходимо ездить на небольшой скорости до тех пор, пока не приобретет достаточных навыков управления».

Даже самый опытный ас-водитель автомобиля или мотоцикла должен идти от простого к сложному, от медленного к быстрому. Стереотип мышления автоводителя может сыграть злую шутку.

Arctic Cat: «Этим снегоходом не должны управлять новички или неопытные водите-

ли. Никогда не ускоряйтесь быстро и не ведите машину на высших скоростях без предварительной разведки местности и того, что находится впереди вас. Прочтите и изучите полностью инструкцию водителя и руководство по безопасности. Отказ следовать этому предупреждению может вызвать ранение вас или других».

Многие российские охотники (среди читателей «Мото», скорее всего, есть и такие), нарушая правила охоты, используют снегоходы для преследования добычи, стреляют на ходу (что разрешено лишь в одном случае – во время организованного истребления волков). Тогда риск получить травмы увеличивается еще больше. Не волки в том повинны, а охотники, поскольку, во-первых, скорость и азарт запредельны и, во-вторых, из-за того, что мчатся без надежно защищающего голову шлема: прицелиться в шлеме невозможно – он не дает приложиться к ружью. Вот и рискуют головой, цепляя на нее всякие танковые, авиационные и кустарные поделки. Кроме того, стреляющий не держится руками за водителя, а снегоход швыряет туда-сюда на запорошенных буераках...



Не зря почти во всем мире преследование животных и охота со снегоходов и прочих самоходных транспортных средств запрещены. Запретите и вы сами себе это ухарство, русские, любящие быструю езду...

АВАРИИ И ВЫЖИВАНИЕ

На охоте и просто во время катаний вы едете не по дорогам общего пользования (по ним на снегоходах перемещаться запрещено), где порой встречаются отзывчивые люди, способные помочь вам при поломке или аварии, а напротив, — заезжаете в глухомань, откуда пешком по снегу не всегда выберетесь. А ведь зима — не месяц май. Информировать кого-нибудь о своем намерении попутешествовать, о предполагаемом маршруте и о времени возвращения — это гарантия того, что вас кто-то кинется спасать. Еще лучше отправиться покататься по просторам на двух и более машинах: с одним снегоходом что-то произойдет — спутники помогут. Вне зависимости от состава экипажей, для длительных путешествий снегоходы должны быть укомплектованы дополнительным снаряжением. Вот перечень средств пассивной безопасности: рация или мобильный телефон; лопата (лучше алюминиевая, с короткой ручкой); топор, пила; набор инструментов, изолянта, запасной ремень вариатора, свечи зажигания; нож; карта местности; компас, GPS, часы; веревка, фал; спички, зажигалка; сигнальная свеча или ракетница; дополнительная веревка — чтобы заводить двигатель вручную; аптечка; автофонарь; металлическая кружка, котелок или чайник; конфеты, шоколад, сало, хлеб, чай; запасные носки и рукавицы, одеяло; противообледенитель топлива; запасная канистра с топливом (5–10 л).



Не поленитесь, возьмите все это с собой — и будете себя чувствовать увереннее. Современные снегоходы выпускают с удобными багажниками и «бардачками» под сиденьями, так что все это снаряжение легко в них вмещается.

Радио и(или) телефон возите во внутреннем кармане теплой куртки, ближе к телу, чтобы не заморозить источники питания и тем самым не укоротить срок их действия. Если нет головной гарнитуры или специального шлема, договоритесь выходить на связь через определенные промежутки времени. GPS (сужу по своей практике: предпочтительнее марки Garmin-12) удобнее всего расположить в специальном держателе, закрепленном на торпеде снегохода. Этот навигационный прибор под-

ключается к бортовой сети, и тогда батарейки не «садятся», дисплей подсвечивается, вы приобретаете возможность постоянно видеть направление своего движения. Это особенно важно ночью.

Езда в темноте не менее увлекательна и интересна, чем при свете дня, но, сами понимаете, — и опаснее, так что и скорость продвижения должна быть ниже. Помню случай, когда ночью, возвращаясь из дальнего вояжа на спортивном снегоходе, чтобы сократить путь к дому, я выехал на ровную пустынную сельскую дорогу. Хорошо помнил, что на ней и днем-то редко кого встретишь, так что разогнал до 130 км/ч. Снег был плотно укатан и больше походил на лед. Мог бы и еще поднажать — запаса мощности мотора хватало, но не хватало запаса мощности света в фарах. Как только я сбросил «газ» и стал входить в поворот, почувствовал запах дизельного выхлопа — тут же стал притормаживать. И не зря: через секунду впереди себя заметил движущийся без единого огня совхозный трактор, водитель освещал себе путь еле «живым» ручным фонариком. Я едва успел перестроиться и уйти от столкновения... Вывод: не видишь — не гони. Даже если прекрасно знаешь каждый сантиметр дороги.

Хорошо, что была ночь, и обостренное чувство самосохранения подсказало быстрее не разгоняться! Было бы это днем... Коварство снегохода как раз в том и состоит, что при свете дня, когда все прекрасно видно, машина как бы провоцирует использо-



КАКОЙ СНЕГОХОД ВЫБРАТЬ*?

«ТАЙГА 500»

Новый. Мощность - 40 л.с. Пробег в тесте - 86 км. Максимальная скорость (по льду озера) - 90 км/ч.



Высокие чехлы на лыжах. Небольшая стоимость.



Необходимость заливать масло в бензин. Плохо заводится холодный двигатель. Быстро «садится» аккумулятор. «Зажевало» брызговик в трак. Буксует ремень вариатора (с одним водителем). Двигатель для перевозки двух пассажиров слаб. Заклинило тормозные колодки - сняли диск. Неудобный рычаг тормоза. Подтекает масло из КПП. Сломался стопор тяги КПП. Ужасно включаются передачи. Не отрегулирована фара. Отсутствуют зеркала. «Пробивает» задние амортизаторы. Низкое качество сборки.

POLARIS WT500

Новый. Мощность - 83 л.с. Пробег в тесте - 340 км.



Водяное охлаждение. Подогрев подножек водителя. Подогрев рукояток руля и рычага «газа». Металлическая защита днища. Яркий свет фар. Руль выше коленок.



Неудобная форма руля. Площадки для ног пассажира узкие, под наклоном. Нет ручек для пассажира. Громкий, дребезжащий звук выхлопа. Нет звукового сигнала (доп. опция). Нет тахометра (доп. опция). Не работал указатель уровня топлива. Нет зеркал. Нет стоп-сигнала (доп. опция). Нет подогрева сидений. Сиденья скользкие.

BOMBARDIER LYNX WT600

Новый. Мощность - 110 л.с. Пробег в тесте - 315 км.



Водяное охлаждение. Мощный мотор. Негромкий, низкий звук выхлопа. Удобный фаркоп. Глубокий, вместительный «бардачок». Подогрев сидений. Подогрев рукояток руля и рычага «газа». Несколько сиденья. Упоры для ног для езды стоя. Есть ручки для пассажира. Большой клиренс. Плавные эффективные тормоза. Сигнализация. Страховочный шнур на руку. Удобные зеркала заднего вида.



Руль близок к коленям, на крутых поворотах их цепляет. Нет подогрева подножек. Нет звукового сигнала. Пластиковая защита на днище. Замерзает замок бардачка. Двигатель излишне чуток к качеству смеси.

SRY-DOO FORMULA DLX

Новый. Спортивный. Мощность - 130 л.с. Пробег в тесте - 120 км.



Мощный мотор. Небольшой вес. Отличная маневренность. Высокая приемистость. Отлично заводится в любых температурных условиях. Одна передача для движения вперед и одна - назад. Надежные «непробиваемые» амортизаторы. Есть зеркала заднего вида. Изменяемый наклон рулевой колонки. Подогрев рукояток и рычага «газа». Качество сборки.



Рассчитан на одного водителя. Нет «бардачка». Нет багажника. Нет фаркопа. Легко закапывается в снег при движении задним ходом.



* Приведены оценки автора.



вать всю мощь мотора... Но тебя подведет стереотип автоводителя и мотоциклиста: мозг не готов внести поправку на то, что у снегохода более длинный тормозной путь, машиной очень непросто лавировать и перестраиваться. Планируйте свои действия: не пытайтесь идти через очень глубокий снег, лучше затратьте 10–20 минут на «крюк», чем два или три дня на проезд по прямой и напролом.

ГДЕ ЗИМУЮТ БОРОНЫ

Обманчивы и коварны эти гладкие, зализанные и «отлакированные» ветрами заснеженные поля. В начале зимы, пока выюгами и поземками не сровнялись все неровности, еще как-то можно по силуэтам заметить скрывающиеся под снегом «капканы» и вовремя их объехать. Но начиная с середины зимы, когда неровностей как бы уже и нет, все становится сложнее. Представьте: час, другой мчитесь вы километров под семьдесят по ровному огромному полю, но к концу дня усталость и уверенность берут свое: вы расслабляетесь, внимание притухает. Вдруг замечаете убегающую лису и стремглав бросаетесь за ней, чтобы (не дай бог, стрелять!) получить ее рассмотреть. Она уходит перелесками, вы на краю поля на большой скорости делаете вираж, и, когда снегоход летит почти боком, а из-под вывернутых веером лыж взлетает красивый фонтан снежной пыли, наезжаете на заметенную снегом колхозную борону...

Их на наших землях валяется немерено...

Не гоните, не зная местности! Даже прекрасно зная ее, помните, что она может сильно меняться. На приличной скорости я налетел на огромный булыжник там, где до этого не раз проезжал безболезненно. Просто прошла всего неделя, но неделя не снежная, а с плюсовой температурой, и то, что было спрятано под снегом, «вылезло». Чудом удержался за рулем, и все обошлось лишь легким ремонтом на 600 у. е.

О нырянии снегоходов под лед... Не все водоемы замерзают даже в самые лютые холода, а если и замерзают, то не всегда способны выдержать троих: вас с пассажи-

ром и снегоход. Основная причина «снегомобильного моржевания» – в нашем с вами горячо любимом «авось». Перефразируя замечательную поговорку, посоветую: не зная льда, не лезть со снегоходом. Да, удивительные трюки можно проделывать на современных мощных снегоходах, в том числе за счет мощи и скорости сколько-то прогליссировать по открытой воде, на большой скорости проскочить по тонкому льду там, где пешком не пройдешь... И все-таки они тонут сами и тащат за собою горемык-пилотов. Парадокс?

Нет, просто ни один опытный водитель, к которым причисляю и себя, кто не раз

Лучший помощник в деле выживания – ваш холодный рассудок. В трудную минуту пусть он подскажет:

- 1. Не паникуй.**
- 2. Планируй порядок действий.**
- 3. Оставайся вместе с другими.**
- 4. Сохраняй тепло и энергию.**
- 5. Добудь огонь.**
- 6. Сигнализируй о помощи.**

проскакивал по тонкому льду, не даст сто-процентной гарантии в успехе подобного экстремального преодоления водных преград – распрощайтесь с «авось»! Поверьте тем, кто десять раз проскакивал, а на одиннадцатый влетел в пучину, потерял дорожную машину, едва не обледенел, замерзая, когда не мог выбраться из проделанной тобою же полыни.

Понимаю, удержаться и не рискнуть проехать по льду очень сложно, ибо теряешь возможность до дна испытать радость за гранями невозможного, которую, собственно, и дает сноумобиль. Тогда прислушайтесь к совету бывалого. Привяжите к машине длинный фал, пусть он волочится сзади. Зато случись провалиться в воду (и если сам выберешься), остается шанс не потерять навсегда дорожную игрушку. А чтобы без «если», советую всегда возить с собою вот такие палочки. Сделать их совсем несложно: отрезаете две ножки от кухонной табуретки, загоняете в них по шурупу-саморезу, обтачиваете шурупы до остроты гвоздя, связываете другие концы куском веревки – и палочки-выручалочки готовы. Крепить их надо снаружи куртки так, чтобы они моментально оказались в ваших леденеющих руках. Без них одному в намоченной зимней одежде выбраться на скользкий лед очень и очень сложно. Не верите? Знаю – верите. Так вот, ценней жертвы всего лишь табуретки вы сможете обезопасить свою жизнь и, может быть, жизнь своего пассажира... Но лучше сто раз объехать.

ВО ЧТО РЯДИТЬСЯ

Одежда снегоходчика и снегоохотника – это и спасательный круг, и кольчуга, и грелка... Облачаясь перед поездкой, сообразите, как вы будете выбираться в ней из полыни, а еще как вас будут в лесу сечь ветки, как покатитесь кубарем по крутому склону, что произойдет, если температура упадет с минус пяти до минус двадцати, какие появятся ощущения, когда сломается ветровое стекло, удобно ли будет вытаски-



вать застрявшую машину или коротать время среди бескрайних снегов... Любая из этих ситуаций возможна и обязательно случится, но вы готовьтесь к тому, что случается все сразу.

Во время активной езды водителю не холодно, а вот пассажиру не жарко – точно. Одно из требований к одежде – чтобы она не продувалась. Я при минус 2–10 градусах под легкую короткую куртку всегда надеваю толстовку из современного ветроблокирующего (Wind block) материала. На лицо и голову, если шлем открытый, из такого же материала маску. Приспичило еще кому-то ехать, а второго шлема нет, прихватчу из этого же виндблока балаклаву (это нечто среднее между маской и подшлемником, только лучше того и другого). На ноги можно надеть и валенки – если подножки не обогреваются. Однако они продуваются, так что лучше все-таки обуться в современ-

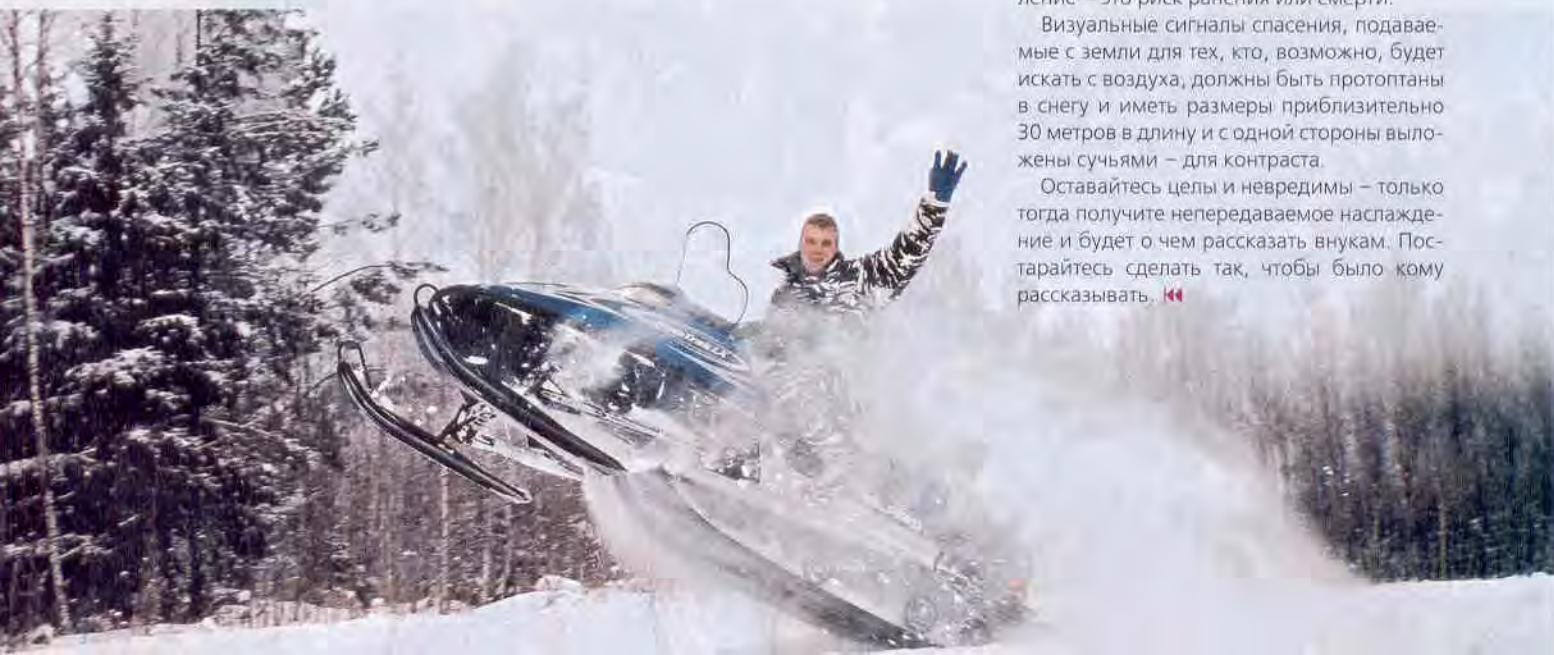
ные снегодавы, похожие на те, в которых сейчас ходит половина рыбаков. На руки лучше всего кожаные перчатки с мехом. Модные горнолыжные не вполне удобны – слишком плотные. Если рука станет влажной, их долго снимать и надевать.

Современная снегоходная одежда очень удобна, но она с одним недостатком – шумная. Да и цена ее высока, если импортная. Наша неплохая отечественная выпускается под маркой «Сокол», а с этого сезона под маркой «Х-Тенд», она значительно дешевле, но достаточно тяжела. Хорошие горнолыжные очки надежно защитят от повышенной слезливости, помогут лучше различать контуры дороги и не допустят снежную слепоту.

Если наступит аварийная ситуация, есть три вещи, о которых ни в коем случае не должны забывать: оставаться спокойным, сухим и теплым. Паника и переутомление – это риск ранения или смерти.

Визуальные сигналы спасения, подаваемые с земли для тех, кто, возможно, будет искать с воздуха, должны быть протоптаны в снегу и иметь размеры приблизительно 30 метров в длину и с одной стороны выложены сучьями – для контраста.

Оставайтесь целы и невредимы – только тогда получите непередаваемое наслаждение и будет о чем рассказать внукам. Постарайтесь сделать так, чтобы было кому рассказывать. ❧



→ ТУСОВКА



5-й ПИТЕРСКИЙ
БАЙК-ФЕСТ:

ОТГРЕМЕЛО, ОТШУМЕЛО

«Байкеры – дети мира» – любимая фраза одного видного байкера, и она могла бы стать лозунгом юбилейного байк-феста, прошедшего в Санкт-Петербурге. Событие, организованное известным питерским «Werewolf MC» («Оборотни»), почтили своим присутствием не только многие клубы России, но и объединенный клуб Эстонии, Латвии и Литвы «Free Hawks» («Свободные ястребы»). Харак-

терный акцент и образ мышления «горячих парней» привнесли в атмосферу праздника нечто особенное. Скажем, именно президент эстонского отделения «Free Hawks» любит называть собратьев «детьми мира». Те юмор и возвышенность мысли «догоняют» и в ответ зовут эстонца ласковым прозвищем Недоношенный.

«Оборотни» проводят фестиваль уже в пятый раз. В их стиле работы чувствует-



ся влияние организованного, подчиненного порядку Запада: все было четко расписано, шло строго по плану, мелкие проблемы (как без них!) разрешались в минуту. На площадке – ни целых, ни битых бутылок, ни смятых банок, ни черт знает чего: даже упившиеся байкеры демонстрировали чудеса дисциплинированности и самоотверженности: носили тару в мусорные баки. Чем радовали заезжих гостей (которые жили здесь же, в мотеле «Ольгино») и питерцев (они приезжали с утра и оставались до позднего вечера), но более других – романтиков с палатками. Их было немного, но тому и рады: легче «дышалось».

Публика подобралась разношерстная. На стоянке у мотеля байки гостей из элиты – новенькие, с иголки иномарки, а также простых смертных, которые прибыли на чем могли – японском секонд-хэнде (чопперах и спортбайках), конечно, не обошлось без совкоциклов. Здесь они смотрелись экзотикой.

«Дети мира» развлекались не по-детски, но с непосредственностью и самозабвением инфантильных подростков. Конкурсов хватало. Рекорд в медленном заезде побил Иван на эндуро: он прошел 20 метров за 1 минуту 7 секунд, то «полз», а временами просто стоял в сюр-плясе, не касаясь ногами земли. Публика была в шоке: «Во дает!»

Девушки скромничали: принять участие



в «Мисс байк-фест» отказались. Женский стриптиз имел место быть, но – «ничего особенного» (оценка ведущего ди-джея). А вот мужской стриптиз всех привел в восторг. На сцене под эротичную музыку в танце раздевались трое. Под оценивающими женскими взглядами парни-непрофессионалы чувствовали себя скованно, и на выручку им пришли двое уже немоло-

дым, местами захватывающим. Мне говорили, что на нетрезвую – тоже. И добавляли: трезвенникам здесь не место, потому как отдыхают байкеры, пусть их и называют «детьми мира». Я устыдилась, вывела себя из состояния трезвости – настроение не поднялось. Оно подскочило. ■■

Юлия ШУЛИКОВСКАЯ,
фото Дмитрия КОЛОСОВА



дых байкеров. Эти толстенные дядьки устроили черт знает что! За что и получили призы от спонсора – по паре больших семейных трусов. Дамы визжали от восторга!

Удивлял публику своим искусством и небезызвестный Дед (из неформального клуба «Подонки Москвы»). Он отжимался и всячески сумасбродил на своей Honda.

Питерский модельер Лиля Кисиленко привезла на фестиваль коллекцию одежды, исполненную под забавным лозунгом «Байкеры и порядочные барышни»: много шелка, хлопка и немного кожи. Зрительницы оценивали изыски моды, а их приятели – длину ног моделей-демонстраторов. После конкурсных треволнений все расслаблялись под добрый рок-н-ролл московских «Crossroads» и «Мастер» и питерцев «Pushking» и «Tequila Jazz».

Скажу честно, на трезвую голову байк-фест показался событием инте-





ОНИ ЖЕ – РЕЗЕРВИСТЫ

Зачем в Вашингтон съехались ветераны войн США.

За рулем мотоцикла я не сидел никогда. Более того, даже на заднем сиденье. Потому что смотрю на сие увлечение без страсти и предпочтений, и взгляд мой – взгляд дилетанта. Но чтобы не раздражать читателя дремучестью и не выглядеть профаном, загодя, перед тем как отправиться глазеть на слет байкеров-ветеранов в Вашингтоне, расспросил о них моего приятеля – стопроцентного американца. Еще заглянул любопытства ради на «штатовские» байкерские сайты. Самый знаменитый из них сообщал, что любой желающий запросто «может обрести семью и родственников в количестве 650 000 мужчин и женщин» – именно столько зарегистрированных владельцев и членов клуба «H.-D.» по всему миру. Круто! Соблазнительно! Но дорогое удовольствие – стать владельцем Harley.

– ..Байкеры? – переспросил меня всезнающий американский приятель. – А-а-а, это

те, кто гоняет по Штатам на мотоциклах. Их целые банды, зовутся то ли «ангелами», то ли еще как-то... И пошаливают, как ваши соловьи-разбойники. Но в столицу съедутся ветераны, они – настоящие байкеры. Ветераны – гордость Америки. О'кей?

И наступил тот день. Движение в центре столицы перекрыли уже с утра. Ровно в полдень колонны мотоциклистов, точно волны, двинулись от Пентагона, мимо Арлингтонского кладбища к мемориалу погибшим во вьетнамской войне. Тысячи и тысячи ревущих мотоциклов – нескончаемый поток! Час, два, три... Байкеры парковались на обочинах дорог, на тротуарах, на зеленых лужайках. Накачавшись пивом, налопавшись хот-догов и чипсов, мирно разлеглись на траве. Неутомимые же в любовном экстазе взялись наводить лоск на железных конях, а голосистые – орать песни, перекрикивая ревущие двигатели. Стоит отметить: ни жара, ни пиво

не сподвигли народ лезть освежаться в фонтаны или крушить булыжником стекла витрин, и уж тем более никто не додумался гоняться с арматурой за прохожими, как это бывает в иных европейских столицах. Крутизна – это когда знаешь себе цену и не ладаешь до уровня уличного шалопаю.

Кто они? В основном провинциалы, люди из небольших городков, фермеры бескрайних просторов Америки. Их часто называют «рэднеками» – красношеими, то бишь работягами. Они приехали из Канзаса и Каролины, Техаса и Вирджинии, Оклахомы и Пенсильвании... Вете-



ТС-С! БАЙКЕРЫ ОТДЫХАЮТ

Очередное Московское байк-шоу (организаторы – «Ночные волки») стало последним крупным событием сезона. Действо проходило в 45 км от Москвы. Гвоздем программы стало лазерное шоу, созданное по мотивам культового в байкерских кругах фантастического боевика «Безумный Макс». На событие «заехали» «Монгол Шуудан», «Динамик» с Кузьминым, «Смысловые галлюцинации», «Крематорий»... Александр Лаэртский радовал публику своими произведениями с множеством крепких словечек. Это – ночью. А днем байкеры соревновались в кантри-кроссе и кроссе на дорож-





раны, резервисты, члены добровольных милицейских дружин. Скорее всего, у каждого в его небольшом домишке или трей-

лере где-нибудь в углу стоит, как повелось со времен Дикого Запада, пара-тройка зачехленных легальных стволов, ну а в гараже – друг «Харлей». В Вашингтоне на эту публику поглядывают опасливо, пытаются приручить, и всякая власть норовит покрепче «обнять» этих своих подданных. Те не принимают ласк – подданные не поддаются. Они еще помнят другую Америку, в которой воля столичной бюрократии и продажных законников не была столь всесильна, и принимать нынешний порядок вещей не желают... Кто-то скажет: это совсем другая тема... Да нет, именно потому и съезжается к стенам Белого дома и Капитолия эта не утратившая силы, воли и чувства братства армада доблестных американцев, чтобы продемонстрировать свою мощь и сплоченность (пусть и мирным лежанием на травке), которые могут стать щитом свободе личности. В их руках не оружие, а рули «Харлеев». И это не случайно: «Харлей»

для американцев – один из символов мощи, стабильности и свободы личности – не игрушка, не просто мотоцикл.

В Вашингтоне день покатился к закату вместе с «Катыщимся громом». Надрывно взревели моторы – ветераны покидали столицу. «Если в стране все будет

нормально, – заметил всезнающий приятель-американец, – байкеры вернутся через год, как и всегда – в день Памяти. А если, не дай Бог, что... Эти ребята появятся здесь раньше, и тогда «Харлей» будет реветь по-другому. О'кей?».

Я догадываюсь, о чем он... ❏
Сергей МОСКАЛЕВ, Вашингтон, специально для «Мото», фото автора



ных мотоциклах, катались с поднятой коляской, боксировали на ринге, демонстрировали расписанные части тела, выбрали «Мисс байк-шоу»...

Из прибывших сюда колоритных личностей (знаменитости – не в счет) стоит отметить 50-летнюю Бабулю на скутере (зрители избрали ее «мисс» своих симпатий) и босоногого отца Лукьяна, приехавшего на байк-шоу на велосипеде из Ставропольской епархии.

Бурный этап тусовочного сезона можно считать оконченным? Пора готовиться почитать... ❏

Фото Виктора БИАНКИ



У УЗБЕКА ВСЕ ПЕСТРОЕ



ВЕСПА - РОССИЯ - 1963



БМВ - ГЕРМАНИЯ - 1949



ХОНДА - ЯПОНИЯ - 1968

Ишак может стать чем-то особенным? А чем лучше мотоцикл – он в Узбекистане давно такое же средство для перевозки себя?..

«А вот и нет!» – считает Шухрат Джумаев из Каттакургана. Правда, он узбек не как другие. С молодых лет предпочитал ездить не на сером-ушастом, а все больше на «Ижах» и «Явах», не на базар в Самарканд, а к Черному морю, в сложные походы в горы Алтая... Правда, годы бурной юности пришлось у него на учебу в Московском энергетическом институте,

там его как следует «зарядили» одноклассники да и сама обстановка некогда советской столицы...

На его родине мотоцикл никогда не был предметом культа, но здесь это транспортное средство более, чем для нас, важное – на нем в жаркой республике можно передвигаться круглый год.

Шухрат стал разыскивать и восстанавливать «старье». В уездном Каттакургане это непросто. Одно хорошо: уж если найдет аппарат, – он в порядке. В сухом и

жарком дынно-хлопковом климате железо сохраняется отлично.

Его коллекция никого не оставит равнодушным. Самая старая ее часть – немецкие машины 30-х и 40-х годов. А еще в этом собрании отечественные мотоциклы и мотороллеры 50-х, 60-х и 70-х, ну и современные российские модели. Ничего особенного? Это вы так считаете, а коллекционер классического толка только взглянет на «железо» – и забурлит как вода в перегретом чайнике перед тем, как его залиют зеле-

Так раскрасить могут только на Востоке



АГДИ - ГЕРМАНИЯ - 1934



ИРБИТ - РОССИЯ - 1952



М 101 - РОССИЯ - 1958



1964 - РОССИЯ - 1995

ный чай. Да как так можно! Детали – не оригинальные, краски современные.. Дык, это же бесстыдное попрание канонов реставрации!.. Спуститесь на землю, маэстро, здесь – Восток!

Шухрат прекрасно понимает, что к чему – он знает толк и в марках, и в технологиях реставрации, для него не секрет, что в 30-е годы «металликом» не красили.. Но ведь только потому, разъяснит, что того не было в природе. А если бы был.. И потом, в Узбекистане исстари все украшают в пестрое и яркое. А если восстановить мотоцикл в первоизданном маскировочно-зеленом, то соседи и знакомые не поймут, не оценят – краски, скажут, пожалел. И самому не по душе..

Его красавцы, пусть по-своему, радуют глаз. Впрочем, не только самобытной раскраской, оттенками, но и тщательностью восстановления. Сразу видно: человек вложил душу.

К нему наведывается немало иностранных мототуристов. Едут полюбоваться архитектурными памятниками старины, но как не заехать к местному мотособирателю! Так и завязываются знакомства..

Не может человек Востока не поделиться с другим самым дорогим! Не первый год в Каттакургане он без чьей-либо помощи, на свои средства организовывает выставки своих

экспонатов, к нему приходят толпы зрителей – на ишаков, видать, поднадоело глазеть. И когда нет выставок, он не остается в одиночестве: вокруг мастерской постоянно вьются мальчишки и друзья, зараженные его страстью: гараж с мотоциклами давно стал как бы неформальным мото клубом.

И вот «междусобойчик» Каттакургана прорвало: в нынешнем году благодаря стараниям Шухрата и при поддержке правительства (жаль, только моральной) в самом Ташкенте состоялось первое моторалли старинной техники, на него собралось более 150 мотоциклов. На Востоке много ценителей исключительного. ❏

Владимир БЕЗРУКОВ

MALOSSI ATHENA
Scooteria
 tuning parts
ПРОДАЖА
 ТЮНИНГА И РЕМОНТ МОТОРОЛЛЕРОВ
 (095) 282-3851
 www.scooter-tuning.ru
 GIANNELLI

New York Tattoo Studio
 Москва, ул. Люблинская, 42, каб. 113
 т. 351-1086
 • Татуировка • Исправление
 • Татуаж • Пирсинг
 • Оборудование (продажа)
 724-0093

YAMAHA FZS600 Fazer 2002
\$8199
 Без пробега. Стоит на учете в СПб. Есть ГТД.
 Тел.: (812) 944 66 71. E-mail: fazez@moto.ru

HONDA YAMAHA KAWASAKI KTM
ЗАПЧАСТИ
 ТЮНИНГ АКСЕССУАРИ
 ПРЕДЪЯВИТЕЛЮ
 СКИДКА 3%
 МОСКВА, УЛ. Н. МЯВНИКИ 62
191-42-09
 SUZUKI AVANTIA

ул. Нижняя Сыромятинская, 11
 тел.: (095) 721-3565, 961-2289
 факс: 917-75-95
FOX SUZUKI
 одежда и аксессуары мотоциклы, запчасти, масла

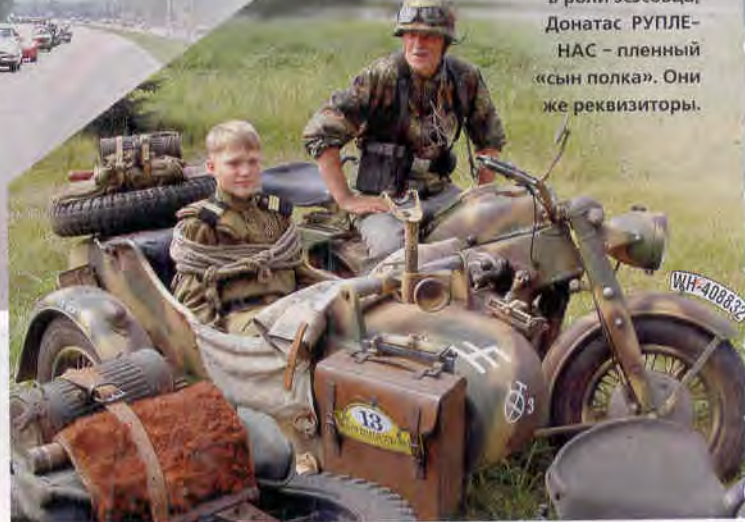
По вопросам размещения рекламы в журнале «МОТО» обращайтесь в рекламное бюро «За рулем» по телефонам: 978-6167, 978-0389, факс: 978-0012, e-mail: kut@zr.ru

ФРИЦЫ ИДУТ!..

Евгений ПЕВЗNER,
фото Алексея ПОПОВА

Пробег старинной техники по маршруту Рига-Юрмала-Тукумс, посвященный 30-летию латвийского Клуба антикварных автомобилей (ААК), превратился в зрелище.

Альгис УРВЯЛИС
в роли эссовца,
Донатас РУПЛЕ-
НАС – пленный
«сын полка». Они
же реквизиторы.



30 лет назад энтузиасты во главе с Виктором Кулбергсом организовали первое в стране официальное сообщество людей, «помешанных» на старом «железе». Клуб в Риге развивался и рос: парады и пробеги, постоянные экспозиции в выставочных залах Риги и Юрмалы, полноценный автомобильный музей с мотоциклетной экспозицией – все всегда «ультра си».

В нынешнем пробеге мотоциклистов в форме вермахта, с пулеметами и всей прочей амуницией приветствовали чуть ли не цветами, кричали «фрицы идут!» Что это – ностальгия по безвозвратному прошлому?! Но нет – доля приветствий досталась и персонажам в сталинской военной форме, и милиционерам в белых касках, и армейским янки... Все-таки «фашисты» в этом спектакле выглядели наиболее эффектно.

«Мотоподразделение вермахта» состояло из трех «Цюндаппов» с колясками. Два вездехода КС-750 с колясочным приводом – постоянные участники парадов, причем один из них вместе с пулеметом привозит из Литвы Альгис Урвьялис. На вопрос, как пересек границу, отвечает: пограничникам честно говорю, что в коляске лежит пулемет, они смеются и пропускают без проверки...

Для КС-600, восстановленного Алексеем Поповым, это дебютный выезд. Коллекция «Цюндаппов» не может обойтись без «шестисотки» – и Алексей собрал его в редком колясочном варианте. 200 с лишним километров, половину из них под дождем, мотоцикл прошел без единого сбоя.

Самым ярким дебютом стал «Моторевь-Дукс» 1908 года того же Алексея Попова. «Старичок» родился на московской фабрике Ю. А. Меллера. Машина уникальная – еще только один подобный экземпляр хранится в коллекции Государственного Политехнического музея в Москве.

Юный Янис Красноперов самостоятельно проделал весь маршрут в седле DKW RT 125 в форме члена гитлерюгенда. Его опекал папа – советский сержант Андрей Красноперов. Он восстановил один из мотоциклов русской ар-

мии времен первой мировой – настоящий «первухный» байк со знаменитым «Максимом» вместо коляски.

Альфредс Замоцкис показал нововосстановленный NSU конца 20-х годов выпуска, с ременным приводом заднего колеса. Янис Мацеровскис, житель Тукумса, привез на слет уникальный гоночный FN. Машину воссоздавали всем миром: цилиндр привезли из Бельгии, бензобак хромировали в Англии... Впервые после долгого перерыва на слет прибыли старинщики из России. Роман Сазонов получил приз за самый дальний пробег – своим ходом он приехал в Ригу из Иванова на 2-цилиндровой Pannolia. Андрей Васенко из Санкт-Петербурга дебютировал с мотоциклом «Красный Октябрь» 30-х годов.

Характерная черта латвийских слетов в том, что реставраторы стараются выкатить не только древние аппараты, но и на ходу. В лучших европейских традициях. ◀



Андрей ВАСЕНКО и Л-300: в Риге состоялся их международный дебют.

DKW Яниса КРАСНОПЕРОВА своим ходом прошел 200 км – это не шутка!



УВЕКОВЕЧИМ!

Каждый из нас художник и ваятель. Не только в душе. Иначе не объяснить тот факт, что всякий уважающий себя мотоциклист что-нибудь да сотворит со своим двухколесным – чтобы тот никак не напоминал конвейерный стандарт, но содержал нечто особенное. Потому мы, конечно же, разделяем увлеченность иных сумасбродов, усматривающих в мотоцикле натуру, вдохновляющую на создание творений монументально-го искусства. Воздадим же должное мотоваятелям, по зову души воздвигающим монументы, – соберем фотоколлекцию их произведений.

Потомки нам скажут «спасибо». Это рукописи не горят (а значит, и журналы). Но все то, что из материалов более твердых, склонно к ветшанию и разграблению. Взгляните на остатки композиции, воздвигнутой в некогда мотоциклетной Туле. Было время, эти «Рабочий и колхозница с мотиком» украшали парк города мастеров, но чинуши свезли изваяния на окраину. И началось... Не кислотные дожди смыли у фигур отдельные фрагменты тела. Не моджахеды вслед за уничтожением буддистских святынь в Афганистане надругались над нашненскими. И не эстетствующие русофилы, приревновав к обреченным конечностям Венеры Милосской, пилили руки произведению искусства... Заурядные тульские босяки отчекрыжили куски бронзового великолепия и снесли их в платный утиль... А что отпилят завтра – мотоцикл? Пусть живет памятник хотя бы на фото. И потомкам загадка: отчего это в городе, производившем «Тулы», на постамент попала «Ява»?.. Видите, всего одно фото, а какие страсти вокруг него...

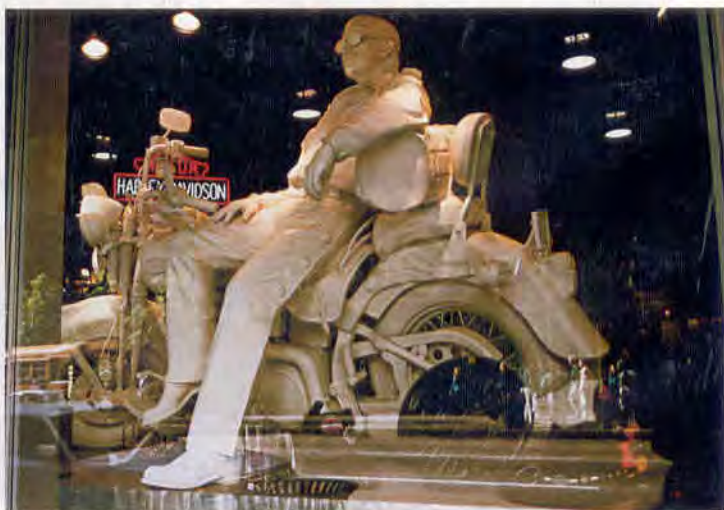
Другой снимок сделан подле кафе на 101-м километре трассы, соединяющей Мертвое и Красное моря – это в Израиле. И вновь – загадки. Это место – испепеляющая пустыня, в которой способны жить только бедуины да их верблюды. Ездить здесь не в автомобиле с кондеем, а на мотоцикле – все равно что жариться на вертеле. Как сюда попал мотоцикл? Что он символизирует? И почему неиз-



вестный автор посадил на вздыбленный аппарат дух Дон-Кихота?..

Нет загадок в связи с третьим фото: байкер из папье-маше валяжно развалился на «Харлее» опять же из папье-маше в кондиционированной витрине американского магазина. Пусть композиция не из бронзы (и ладно – целее будет), но ведь недурно исполнена, черт возьми! Где-то даже талантливо. А потому имеет право быть включенной в нашу с вами фотоколлекцию изваяний.

Именно нашу с вами, потому что **редакция предлагает всем присылать запечатленные на снимках выставленные напоказ произведения монументального искусства больших и малых форм.** Вы много ездите, видите, снимаете, так не держите карточки в альбомах – дайте полюбоваться другим. Не обязательно, чтобы это что-то было на пьедестале и пятиметровое. В нескольких словах расскажите, где вы его увидели. Опубликованные работы **вознаградим 500 рублями за каждую.** Чтобы мы могли переправить вам гонорар, укажите свои ФИО и адрес (то и другое – подробно). Начали! **██**



БРОСИТЬ НА ПРОИЗВОЛ ЗИМЫ?

КАК ЗАКОНСЕРВИРОВАТЬ
ЛЮБИМУЮ ТЕХНИКУ



Владимир ЧАЙКОВСКИЙ, технический директор центра технического обслуживания Yamaha ЗАО «Панавто Ко», Москва

ПОТОМ БУДЕТ ПОЗДНО

Зимой ваш экипаж беззащитен против коррозии, даже если вы храните его в собственной постели. А если в гараже... Масло в моторе перестает смазывать цилиндры, и «голый» металл обрастает слоем окислов. На «обвесы» техники, ее трансмиссию и ходовую часть нападают «подельники» ржавчины – сырость и холод. Как помочь технике благополучно перезимовать?

Недели за две-три до появления «белых мух» осмотрите свечи зажигания. Аномальный цвет, сажа или оплавление электродов сигнализируют о том, что требуется привести регулировки мотора в норму. Если обнаружили, что доезжаете сезон на «левом» бензине, без сожаления удалите топливо из бака. Заправляясь свежим

горючим, залейте в него присадку, очищающую камеру сгорания. Иначе до греха недалеко: осевшая в цилиндрах дрянь за пару месяцев отстоя окислит металл до появления раковин. Обязательно обратитесь к опытному механику: разумнее ликвидировать «хворь» мотора до холодов, чтобы в зимнюю стужу или слякоть не пришлось перемещать по мастерским мотоцикл целиком или даже его части.

Опасно откладывать ремонт на «потом» владельцам холодных гаражей. В морозы пластиковые детали, часть «резинок» и изоляция проводов становятся хрупкими. Зачем-то понадобится разбирать технику – появятся новые неисправности. Только чистые изоляторы свечи зажигания «разрешают» владельцу приступить к консервации техники. Помойте экипаж и нанесите на поверхности защитное покрытие.

МОЙЩИК, ША!

Как мыть технику и чем покрыть ее различные детали, подробно изложено в «Мото», 2002, № 7. Не тяните до последнего: при температуре ниже +5°C препараты становятся малоэффективными и могут попросту не «сцепиться» покрытиями.

Проследите, чтобы на мойке служители шланга не направляли струю воды под давлением свыше 1 атм на сальники подшипниковых узлов, разъемы проводки, фильтры (патрубки) впуска и в выхлопные трубы. Выгнать влагу из них без разборки невозможно. Вода, превратившись в лед, как минимум, повредит уплотнение узлов. Сдержите темперамент мойщиков и при чистке радиатора: от сильного удара воды теплоотводящие перегородки могут сплющиться, и летом эффективность «охладителя» заметно снизится.



Варианты состояния изоляторов свечи зажигания: а – изолятор свечи исправного двигателя – приступайте к консервации; б, в – в топливе переизбыток примесей – смените бензин и добавьте в него «промывку»; г, д – с мотором «нелады» – до введения техники в «анабиоз» обратитесь к механику.

Перед нанесением защитных полиролей вымытую технику осушите не только замшей, но и тщательно продуйте все ее «закоулки» сжатым воздухом. Чем суше поверхность, тем прочнее ее «союз» с косметикой. Зимой это очень важно.

СОСКУ НЕ НАДО

При хранении мотоцикла колеса не должны касаться пола гаража – длительная нагрузка, постоянно приложенная к одной точке резины, чревата разрушением корда. Чтобы к весне не заработать на колесе «грыжу», подвесьте экипаж: под рамой или поддоном мотора установите прочные подставки. Снизьте давление в колесах

выделите им место в собственном жилье, расположив подальше от отопительных и водяных приборов.

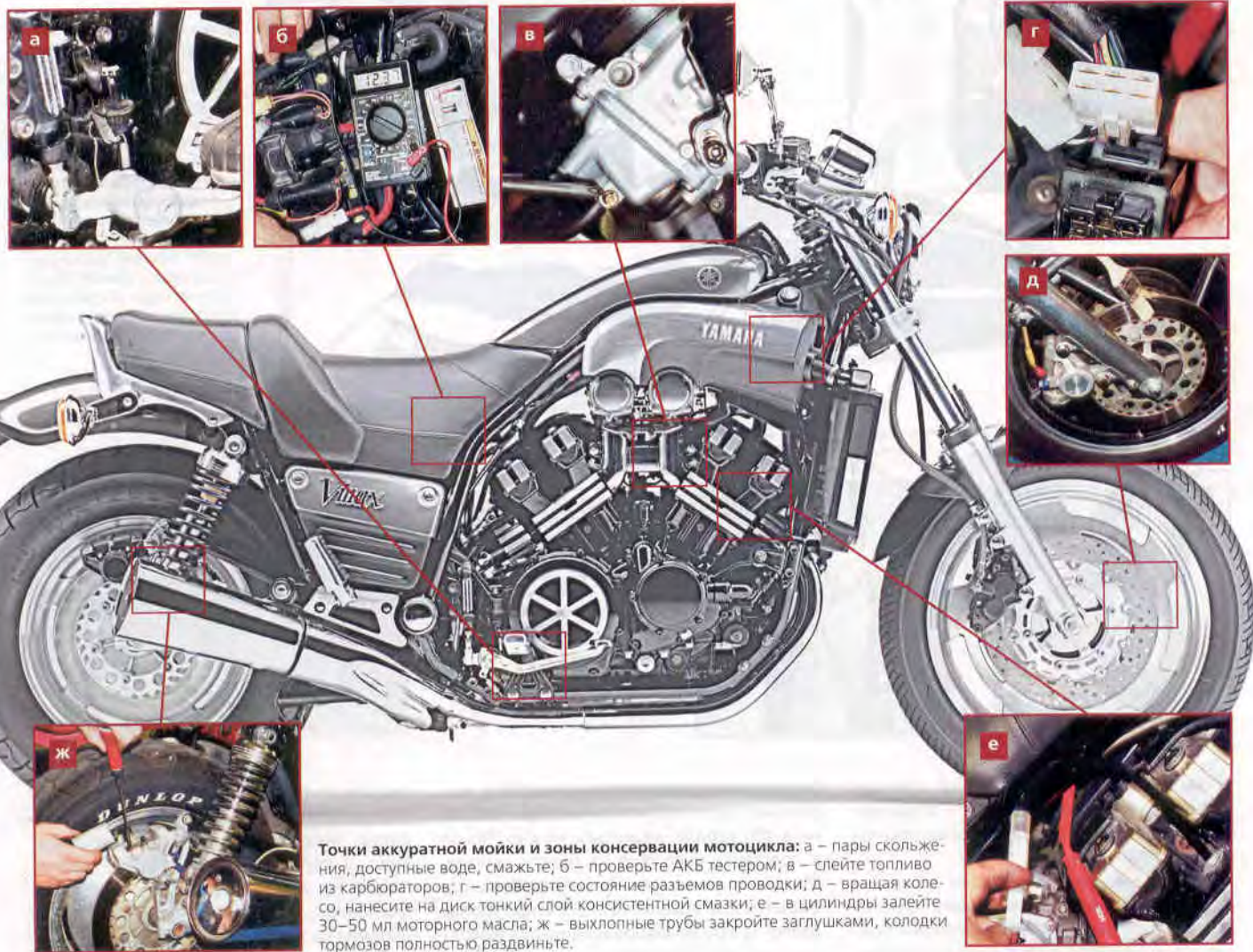
Укройте экипаж чехлом из мягкой ткани: по весне удалить слой пыли – занятие не из приятных. Спеленатому дружку соску совать не обязательно.

СКРЯГИ И ЩЕДРОТЫ

С помощью тестера оцените состояние аккумулятора: Исправный без нагрузки выдает 12,6–12,9 В, а напряжение в режиме пуска двигателя поддерживает не ниже 10,5 В в течение 5–8 секунд. Подсевшую батарею зарядите, – и не спорьте. Особенно важно вовремя «взбодрить» необслуживаемый аккумулятор

требует «контакта» с автоматическим зарядным устройством, при использовании иных источников тока велика вероятность взрыва банок.

Освободите карбюраторы от топлива, не то их каналы и жиклеры закупорятся отвердевшими до состояния гудрона осадками бензина. Сливайте так, чтобы не навредить окружающей среде. Если слить некуда, заведите движок, закройте бензозапан и выработайте горючее из «карбов» естественным способом. Помещение в это время должно хорошо вентилироваться. Не ровен час, надыхавшись угарным газом, сами впадете в «анабиоз».



Точки аккуратной мойки и зоны консервации мотоцикла: а – пары скольжения, доступные воде, смажьте; б – проверьте АКБ тестером; в – слейте топливо из карбюраторов; г – проверьте состояние разъемов проводки; д – вращая колесо, нанесите на диск тонкий слой консистентной смазки; е – в цилиндры залейте 30–50 мл моторного масла; ж – выхлопные трубы закройте заглушками, колодки тормозов полностью раздвиньте.

до 0,5 атм, и покрывка будет меньше «напрягаться» от перепадов температур.

Идеальный «климат» для хранения техники – «комнатный», с невысокой влажностью воздуха. Если подобный «дворец» недоступен, подберите хотя бы бокс, куда гарантированно не проникают осадки и через щели не врывается ветер. И ни в коем случае не оставляйте в холоде кожаные или виниловые сиденья и элементы «декора» –

живаемый аккумулятор: для него даже один глубокий разряд чреват полной потерей работоспособности. Будьте скрягой: чтобы весной не выкладывать немалые деньги за новый источник электричества, зимой раз в месяц-два заряжайте батарею, конечно, по параметрам, прописанным инструкцией. Заряженный аккумулятор храните в сухом помещении при температуре от 0°C до +30 градусов.

Бак, наоборот, доверху наполните бензином – таким образом, вы исключите конденсацию воды в «топливохранилище» (весенняя борьба с H₂O – вечный «бич» пилотов, не соблюдавших это правило). Помимо промывки карбюраторов, «захлабнувшихся» водой при попытке первого пуска двигателя, им зачастую приходится освобождать внутренности стальных бензобаков от ржавчины.

Если мотоцикл с системой раздельной смазки, ее бачок от скопления влаги предохранит масло 2Т, залитое под горловину. Этот продукт от времени не портится, за исключением масел на касторовой основе, так что весной смело пускайте его в дело.

Цилиндры мотора смажьте маслом. Делайте это так: открутите свечи, через их гнезда влейте в каждую камеру сгорания одну столовую ложку моторного масла SAE 10W30 или 20W40. Чтобы смазка равномерно покрыла зеркало цилиндров, два-три раза прокрутите коленвал. Крутануть решили стартером? Предварительно

Проверьте состояние электроразъемов, к которым обычно при езде проникает вода. Окисленные контакты очистите ластиком, обработайте их спреем, вытесняющим влагу.

К ПОФИГИСТАМ

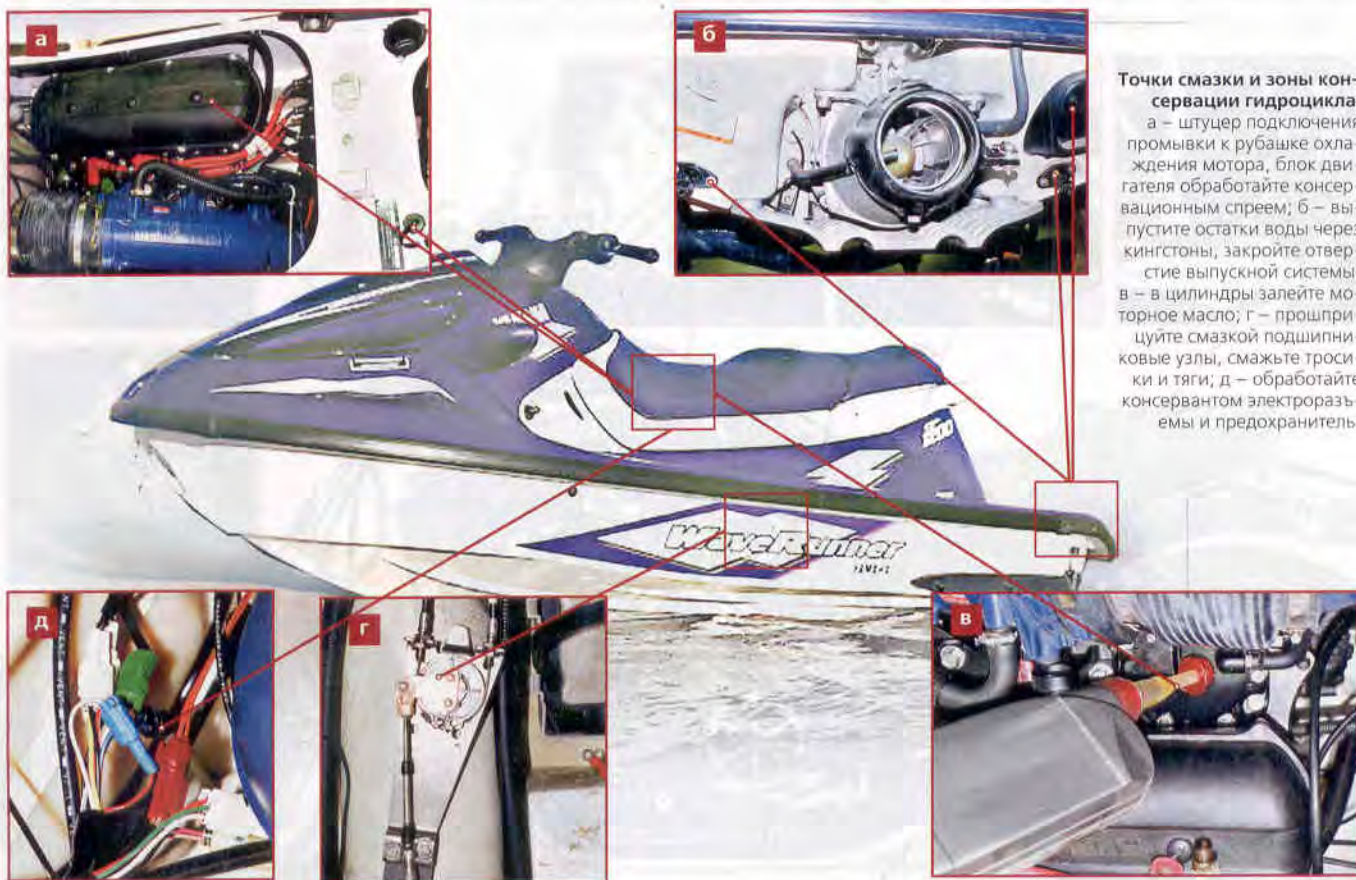
Сравните затраты на подготовку экипажа к хранению и то, во что выльется реанимация техники, брошенной на произвол зимы. Расходы на косметику потянут долларов на 40. Положим, нанести ее самому лень – и вы оплатите услуги мойщиков и «мотокосметологов», это еще \$30–40.

вози покойника» (а он не столь уж невероятный) говорить не буду. Это тема грустная.

О ВОДОПЛАВАЮЩИХ «ВОДЯНЫХ»

Их консервация проводится по той же методе, но с рядом особенностей. Лодки для «гидры» готовьте особое – повторяющее форму днища. Экипаж расположите так, чтобы остатки воды свободно стекали через кингстоны. Пробки этих отверстий оставьте открытыми – отсеки гидроцикла склонны очень медленно «отдавать» влагу.

Промойте рубашку охлаждения мотора,



Точки смазки и зоны консервации гидроцикла:

а – штуцер подключения промывки к рубашке охлаждения мотора, блок двигателя обработайте консервационным спреем; б – выпустите остатки воды через кингстоны, закройте отверстие выпускной системы; в – в цилиндры залейте моторное масло; г – прощипайте смазкой подшипниковые узлы, смажьте тросики и тяги; д – обработайте консервантом электроразъемы и предохранитель.

вставьте свечи в высоковольтные провода и уложите их на массу мотора – в противном случае бесконтактная система зажигания может сгореть.

Выхлопные трубы закупорьте заглушками. Обязательно смажьте трансмиссию, цепную передачу – «своей» смазкой-спреем или «поварите» ее в емкости с маслом. Подшипники приводного вала при наличии «масленок» прощипайте. На открытые для влаги участки тросиков и тяг управления нанесите по капельке моторного масла.

Бараны и суппорты тормозов тщательно промойте очистителем для накладок. Если механизмы дисковые, разведите колдки на максимум хода плунжеров, а после промывки, вращая колесо, «укройте» поверхность диска тонким слоем консистентной смазки.

Безгаражный пилот договаривается о выделении «угла» в боксе у знакомых – обычно в 100 «грин» уложиться можно. Чехол и подставки несложно изобрести самому. Мелкие расходники: доливка бензина, смазки и т. д. «съедят» \$10–15. Итак, «попадаем» на 200 долларов и один-два выходных дня. Это – максимум.

Можно ли сократить затраты на консервацию? Да, если заменить косметику на органические жировые смазки (они стоят копейки). Но весной очистить байк от масляной пленки – задача не из легких.

«Попадание» пофигистов по весне – та же сумма. Это – минимум, который придется выложить только за ремонт «четверки» карбюраторов породистого байка. Но возникает реальная угроза опоздать на открытие сезона, порой на месяц-другой. О варианте «вы-

пустите двигатель и подключите имеющийся на кокпите штуцер к магистрали с чистой водой. Через несколько минут вырубайте воду, а спустя еще полминуты – мотор. Чтобы не устроить в гараже «праздник фонтанов», занимайтесь «водными процедурами» на улице.

Тщательно, даже так – особо тщательно обработайте электроразъемы консервантом: проводка гидроцикла плотнее контактировала с водой, нежели байкерская.

Не скупердяйничайте: использовать бензин, служивший консервантом, для питания мотора – смерти подобно (смерти – движку). За зиму его свойства необратимо ухудшаются: значительно падает октановое число, растет склонность к смолообразованию и т. д. Весной залейте бак свежим топливом. ❧

КНИГИ ПО ТРАНСПОРТУ



(812) 275-33-27
(095) 286-48-27

Книга - почтой
193036, С.-Петербург
Лиговский пр., 33
www.alfamer.ru

МИРНЫЙ АТОМ



ВСЕ ДЛЯ МОТОСПОРТА

ОДЕЖДА ШЛЕМЫ
ЗАПЧАСТИ РЕЗИНА
МАСЛА
МОТОВЕЗДЕХОДЫ
ГИДРОЦИКЛЫ
СКУТЕРЫ

Москва, м. "Автозаводская"
тел 778 5185,
275 4337 (доб 26)



786-3732
МОТОМАГАЗИН
КАМИКАЗЕ

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>

Москва,
ул Перерва, д 19.
тел: (095) 107 7016
(круглосуточно)

РЕМОНТ
мотоциклов, гидроциклов,
снегоходов.
Художественная роспись,
восстановление пластика,
эвакуация, запчасти.

Москва тел./ф. (095)9460293
(095)9455534

Большой выбор японских моладов б/у

Магазин мототехники ФОКС г.Владивосток
ул.Мордощева 8/4 тел./ф. (4232) 222-356



WWW.VTC.RU/~MOTOFOKS
E-MAIL: MOTOFOKS@MAIL.RU

аксессуары и запчасти к ним(оптом)

Владивосток тел./ф. (4232)222356
(4232)405615

«ПОЛЯРНЫЙ КРУГ»

Водные мотоциклы



Снегоходы «РЫСЬ»,

«ТАЙГА», SKI DOO, POLARIS

Продажа, гарантия, обслуживание,
запчасти, тюнинг, подготовка
спортивной техники, мотобоксы.
Гидроциклы и ATV: Bombardier, Polaris.
Ремонт импортной мототехники.

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

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



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

ЗАПЧАСТИ
к русским мотоциклам



**Большой выбор
кожаных аксессуаров**

м. "Сокольников"
Сокольническая пл.,
д. 9, цокольный этаж
тел. 268-12-60

МОТОЦИКЛЫ И СКУТЕРА ИЗ АЗИИ

ПРОДАЖА
ГАРАНТИЯ
ОБСЛУЖИВАНИЕ

Запчасти
одежда
аксессуары
в наличии
и на заказ

Москва:
712-1199
С.-Петербург:
(812) 918-3020
Донецк:
(38067) 917-3311
Латвия:
(371) 920-9228
и Япония:
(81) 356-23-0717
ИЩЕМ ДИЛЕРОВ

Все для
мотолюбителей

High Moto Performance
snowmobile, ATV parts & accessories



оригинальные и неоригинальные запчасти
тюнинг, одежда, аксессуары

тел/факс: (095) 778-90-81
209-61-93
e-mail: racefact@go.ru

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ
МОТОТЕХНИКА
СНЕГОХОДЫ

ТАЙГА • РЫСЬ • БУРАН

продажа • гарантия
ремонт • запчасти

тел. (095) 577-8449,
485-5410

МОТО РЭСТ (Пластик Трейл)

- снегоходы Тайга, Рысь, Буран, М, МД
- мотолодки из дюрала "Ворожеж"
- прицепы для снегоходов и гидроциклов
- сани для снегоходов и нарезки лыжни
- чехлы
- мотоциклы Ява, скутера, мотовездеходы
- экипировка и шлемы AGV для снегоходов, гидроциклов и мотовездеходов
- запчасти для мототехники "Honda"



НБИКЕР HYPER



РЕМОНТ
ТЮНИНГ
ЗАПЧАСТИ

мотоциклы снегоходы
мотороллеры гидроциклы

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

НПО ВЛАД ПЛАСТИК

Любишь хорошо кататься,
Люби хорошо саночки возить!
Прицепы с подъемной стеклопластиковой
крышей для перевозки снегоходов,
вездеходов, мотоциклов и гидроциклов.
Ремонт корпусов гидроциклов,
катеров, яхт.



SUZUKI

- ♦ Мотоциклы
- ♦ Запасные части
- ♦ Ремонт
- ♦ Одежда
и аксессуары

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

ПОШИВ МОТООДЕЖДЫ И АКСЕССУАРОВ ПОД ЗАКАЗ

488-91-90

ОБРАЗЦЫ ИЗДАНИИ
МАГАЗИН "ПРОКЕЗ"
М. ТУЛЬСКАЯ,
УЛ. ЛЮСИНОВСКАЯ Д. 68

НЕЗДОРОВЫЕ КОНТАКТЫ

ОЦЕНКА НАДЕЖНОСТИ
МЕХАНИЧЕСКИХ
ПРЕРЫВАТЕЛЕЙ ЗАЖИГАНИЯ



Управление искрообразованием механическим способом устарело безнадежно, обеспечить оптимальные параметры зажигания с помощью прерывателя почти невозможно. Однако архаичной «механикой» обустроены тысячи действующих отечественных мотоциклов, и с этим нельзя не считаться.

**Иван КСЕНОФОНТОВ,
Александр ЛЕБЕДЕВ**

ПОДЛОГ НЕ ОПРЕДЕЛИШЬ

На рынках и в магазинах прерыватели есть – не дефицит. Но только ураловские продаются по отдельным деталям, другие – в сборе. В сборе – неудобно: при ремонте «зажигалки» обычно меняют только контактную группу. Выходит, нам «втюхивают» лишнее «железо». Что стоит денег: за «механику» для старушки-Jawa нам заломили аж 500 рублей. Но что поделаешь... А раз с нас дерут по «полной», давайте учиться грамотно выбирать товар. Примите к сведению: если в прерывателе попадется хоть одна некондиционная деталь, «забастовка» мотора гарантирована. Как ее разглядеть?

Поделиться опытом мы попросили специалистов Московского завода АТЭ-2 – здесь с контактами работают почти полвека. Все просто: нужно проверить, есть ли клеймо изготовителя («леваки» его не ставят) и равномерно ли прилегают друг к другу контакты (это косвенный признак надежности изделия). Все прочие параметры дееспособности прерывателя можно проверить только при лабораторных испытаниях.

Логотипы изготовителя мы обнаружили на купленном ураловском и чешском прерывателях, остальной товар оказался безымянным. Значит, весь он «левый»? Не слишком ли это плохо, чтобы быть правдой? В поисках истины осмотрели зажигание новеньких «Муравья» и «Ижа» в одном из мотосалонов: маркировка отсутствовала на том и другом. Что вызвало чувство раздражения: отсутствие логотипа изготовителя не дает покупателю защиты от «левака». Нет, так нельзя.

ДУРЯТ НАРОД!..

Теперь оценим товар по «стройности» контактов. Но вначале немного теории. Контакты прерывателя размыкают первичную

цепь катушки зажигания, и при каждом разрыве между ними проскакивает искра. Металл постепенно обгорает и со временем теряет проводимость – возникают пропуски зажигания, и мощность двигателя падает. А если контакты перекошены и площадь контакта мала, то сгорят они задолго до положенного срока.

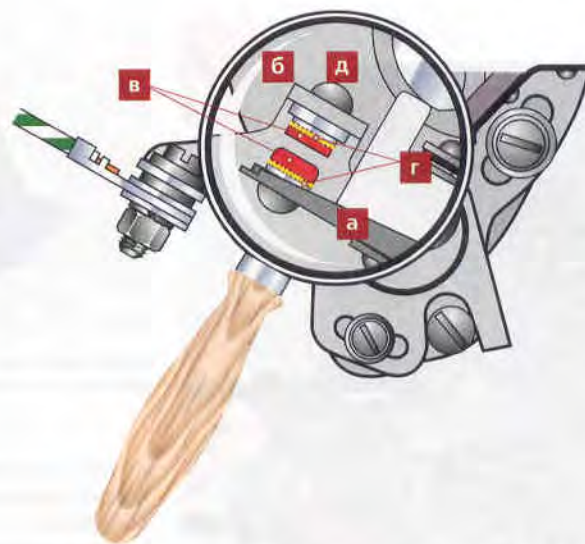
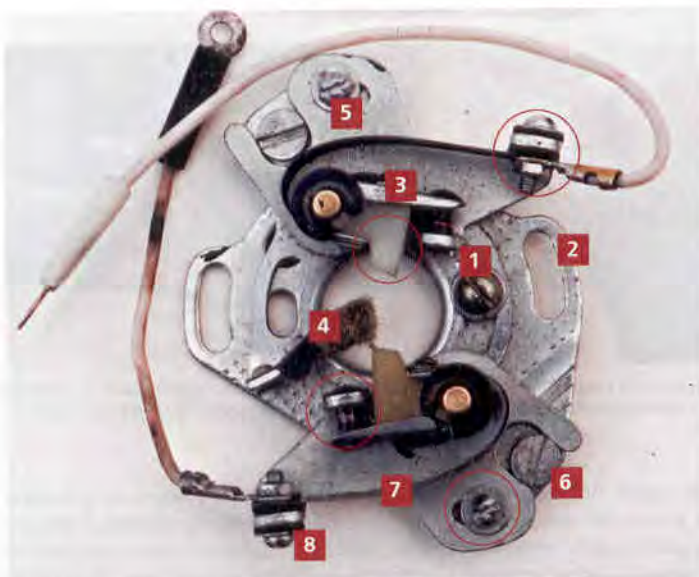
Итак, на прилавках и развалах искали образцы для экспертизы. Отвели себе полчаса-час на поиск «стройных» прерывателей. И не полагали, какая нас ждет морочка.

В глухой «тупик» загнали тульские «размыкатели»: перебрали их больше трех десятков штук, только тогда нашли образец, у которого кривизну признали наименьшей.

«Юпарилась» с выбором прерывателя к «Юпитеру»: из дюжины (все же не из тридцати) выудили-таки один приличный. «Планетовский» подобрать удалось быстрее – восьмой по счету.

С Jawa дела обстояли получше – уже у четвертого «pretендента» контакты «прижимались» ровненько. У оппозитного «размыкателя» с контактами все о'кей, но пока крутили его в руках, из гнезда выпал винт эксцентрика... Опять товар меняем.

Мы обратили внимание, что зачастую



Детали прерывателя (на примере ижевской конструкции):

1 – винт крепления; 2 – основание прерывателя; 3 – контактная группа; 4 – фетр для очистки кулачка; 5 – винт, фиксирующий эксцентрик; 6 – эксцентрик; 7 – токоведущая пружина; 8 – клеммный (изолированный) винт. Красным цветом выделены зоны тщательной проверки прерывателя при покупке.

Рекомендуемое расположение и форма контактов прерывателя:

а – подвижный контакт (молоточек); б – неподвижный контакт (наковаленка); в – вольфрамовая накладка; г – припой; д – стальная клепка.

продавцы демонстрируют способ исправления перекоса деталей, используя плоскогубцы. Помните, это недопустимо: жесткость конструкции подвижного контакта нарушается, и надежность механизма резко падает. Так что не дайте себя обмануть! Помянув недобрым словом мотопром и алчных торговцев, сложили купленный «архаизм» в сумку и направились в лабораторию.

ПАДЕНИЕ.

Снизить мощность разряда катушки и обессилить двигатель могут и некачественные соединения проводников прерывателя, поэтому проводке прерывателя «положена» и норма потери не более сотых долей Вольта. Проверим, а сколько на самом деле?

Ижевские прерыватели после подключения питания недопустимо понизили напряжение на катушке – на 12–15%. Причину

обнаружили: окислилась поверхность контактов. А ведь они новые! Пришлось зачищать металл тонкой шкуркой.

«Урал», Jawa и «Муравей» вписались в норму падения напряжения (0,05 В). Но, как выяснили позже, тульский прерыватель сыграл «пятым тузом» из рукава – норму падения напряжения ему помогла соблазнить не в меру мощная пружинка, сжимающая контакты. Стоило ослабить ее

ОЦЕНКА ПРЕРЫВАТЕЛЕЙ

Мотоцикл	«Урал»	Jawa	«Муравей»	«Иж-Юпитер» (капроновый упор)	«Иж-Юпитер» (текстолитовый упор)	«Иж-Планета»
Указанный изготовитель	TATЭ	PAL, JAWA	нет	нет	нет	нет
Крепление деталей прерывателя*	-	+	+	-	-	-
Стабильность зазора (УЗСК)**	хорошая	хорошая	плохая	удовлетворительная	удовлетворительная	удовлетворительная
Усилие размыкания контактов (норма 5–6 Н)	5,5	5,3	>7,5	5,2	5,1	5,0
Качество контактов электроцепи***	±	+	+	±	±	±
Падение напряжения на новых контактах (не более 0,05 В)	0,05	0,05	0,25	0,15	0,1	0,15
Устойчивость контактов к электроэрозии	хорошая	удовлетворительная	плохая	удовлетворительная	удовлетворительная	удовлетворительная
Твердость контактов****, ед. HRC	50	20	25	40	40	40
Общая оценка прерывателей	удовлетворительно	удовлетворительно	плохо	удовлетворительно	удовлетворительно	удовлетворительно

Примечание:

*«-» ненадежное крепление деталей; «+» детали закреплены прочно.

**Оценки даны по пятибалльной системе.

***«+» изделие соответствует норме; «-» не соответствует;

«±» работоспособность трудно прогнозировать.

****Рекомендуемая твердость контактов – 60 ед. HRC.

Недостаточная твердость материала обследуемых контактов вынудила нас зачищать их от трех до пяти раз, что стандартной программой испытаний не предусмотрено.



Контакты, показавшие сопротивление более 0,5 Ом, явно окислены. Выбирайте другой экземпляр детали.

натяг – и проводимость составила минус 15% от нормы. Контакты тоже пришлось «ошкуривать». Почему мы недовольны пружиной? Ведь дело не в норме, тугое размыкание нарушает стабильность работы двигателя на холостых оборотах и ускоряет износ контактов из-за сильных ударных нагрузок. А ослабленная пружина, раз мы уже о ней заговорили, не способна вовремя «захлопнуть» контакты при высоких частотах вращения коленвала. Мотор начнет «стрелять» то в систему впуска, то в глушитель.

ГОРЕНИЕ

После того, как привели к норме потери напряжения, все образцы «откатали» на лабораторном стенде по методике ускоренных испытаний: они как бы отработали 10 тыс. км пробега мотоцикла. Результаты, мягко говоря, не вызвали ликования.

Первая оценка прерывателей – по стабильности зазора. Критерий – величина изменения угла замкнутого состояния контактов (УЗСК). Напомним: уменьшается зазор – УЗСК увеличивается, и наоборот. Чем выше скорость возрастания угла, тем менее надежна конструкция и тем быстрее нарушается исходная регулировка зажигания.

«Туляка» и «ижевчан» подвело качество обработки упора подвижного контакта – заусенцы на нажимных площадках. Каемся: при покупке мы их проглядели. Вал стенда стер «бугры» за считанные часы, и зазоры стали вполнорму меньше нормы. Будь прерыватели установлены в моторы, на полном «газу» движки начали бы «запинаться» от пропусков воспламенения смеси... Регу-



Характерный брак: заусенцы на капроновых нажимных площадках подвижных контактов.

лируем потерявшие зазор прерыватели: орудия отверткой в контактах «Муравья», обнаружили, что малая площадь соприкосновения контактов привела к повышенному выгоранию металла, чреватому «аварией» зажигания – снижением мощности искры. Опять пришлось считать лишнюю «шкуру». В дальнейшем эту операцию повторяли с раздражающей регулярностью, в пересчете на пробег мотоцикла – каждые 500–800 верст. Безотказно выдерживали «угол» лишь ураловский и чешский устройства.

ШАТАНИЕ

«Подъехали» к половине «пути» испытаний. Эта отметка стала финишем для прерывателя «Муравья» – подвижный контакт обгорел так, что чистить и выравнять было уже нечего. На 10% снизилась проводимость у «Планеты», а осмотр выявил неожиданную причину потери напряжения. Очиститель кулачка (фильц) облез как старая шуба, волоски попали в зазор и, обуглившись, стали препятствием для передачи напряжения положенной величины.

«Юпитер» пострадал от ненадежного крепежа: винтик пружины одного из моло-



Место расположения дополнительной пружинной шайбы на клеммном болте прерывателя «Иж».

точков «распустился», а искрение в плохом контакте подпортило пластиковый изолятор. Дабы подобное не повторялось, клеммные болты «ижевчан» оснастили пружинными шайбами.

Еще один досадный дефект «поразил» «Ижи» и «Урал» – низкое качество клепки, соединяющей токоведущую пружину и подвижный контакт. В таком «шевелищемся» соединении один-два Вольта будут теряться хронически, а с ними сгинут 5–8% мощности искры.

Казалось, лидером стала Jawa. Как бы не так! Стоило ее контакты чуток присыпать пылью (разве пыль не проникает к ним в реальных условиях!), как появились сбои в искрении. «Размыкатели» Jawa, покрытые тонким защитным слоем, оказались не стойки к «абразиву», и слишком «мягкая» основа контактов начала интенсивно выгорать. Обладателям чешских мотоциклов нужно постоянно следить за «стерильностью» прерывателя. Та еще работа...

До заветных 10 тыс. км «пробега» добирались все испытуемые, за исключением «туляка».



Подобный способ «выпрямления» контактов приводит к потере жесткости конструкции.



Волоски, торчащие из фильца, при работе мотора могут нарушить проводимость контактов. Перед установкой прерывателя остригите «бороду». Если фильц изначально сухой, смажьте его капелькой моторного масла.



Выбирайте светлые капроновые упоры (а) – они более износостойкие, чем темные (б).



У текстолитовых упоров обязательно проверьте нажимную площадку: а – ровно обработанная деталь обеспечит стабильность зазора; б – брак (перекос), допущенный при обработке, приведет к быстрому износу площадки, зазор уменьшится и двигатель будет работать нестабильно.

Сказать, что лучше других какой-то один прерыватель, язык не поворачивается. Отметим лишь те, что доставили хлопот меньше других. Все они нездоровы, господа байкеры, – на «троечку» еле тянут.

ЧТО СДЕЛАТЬ, ЧТОБЫ ЗАБЫТЬ О ПРОБЛЕМЕ КОНТАКТОВ

Проще всех распрощаться с контактами опозитчикам («Мото», 2002, № 5) – для их двигателей выпускается фирменная система бесконтактного зажигания (БСЗ). Можно и самому собрать БСЗ («Мото»,

2001, № 4, 9; 2002, № 2). Увеличивают ресурс прерывателя и блоки автомобильного контактно-транзисторного или тиристорного зажигания. В них контакты нагружены мизерным током (0,2–0,4 А), и эффект электроэрозии металла практически не возникает. Но к доработке придется приложить голову и руки.

Тем, для кого модернизация зажигания по каким-то причинам вещь невозможная, дадим ряд советов:

- капроновые упоры тем надежней, чем они светлее: «черноты» материалу добавляет повышенный процент вторично переработанного, то есть уже непрочного капрона;
- текстолитовые упоры наиболее стойки к износу. Но при их производстве ошибки

в обработке нажимной площадки случаются чаще, чем у капроновых;

- сопротивление «перехода» молоточек–наковаленка не должно превышать 0,5 Ома (проводимость проверьте тестером);
- если имеете дело с «ижевскими» прерывателями, убедитесь в целостности резьбы М4: нередки случаи, когда она нарезана с браком;
- «лохматый» фильц обстригите ножницами, а еще лучше – замените куском плотного фетра. ❖

Редакция благодарит за содействие в проведении экспертизы кафедру АТД МГУ «МАМИ», сотрудников отделов аппаратов зажигания НИИАЭ, Отдел главного конструктора завода АТЭ-2, салон «Мотозапчасти на Авиамоторной, 99 RUS».

→ ВОПРОС-ОТВЕТ

zМожно ли в системе зажигания двигателя «Иж-Ю4» использовать катушку зажигания от «Иж-Ю2»?

Виктор ТАНГАЕВ, Новокуйбышевск Самарской обл.

Напряжение в системе электрооборудования «Иж-Ю4» составляет 12 В, то есть вдвое больше, чем у «Иж-Ю2», а значит, через первичную обмотку катушек зажигания от «Иж-Ю2» будет течь вдвое больший ток. Катушки разогреются и, в конце концов, выйдут из строя. Кроме того, из-за возросшего тока будут интенсивнее обгорать контакты прерывателя... Нет, такую замену не рекомендуем. ❖

Можно ли на «Иж-П5» установить коленвал и карбюратор от «Иж-ПС», а также расточить цилиндр под поршень от «Москвича-412»?

Алексей ЧУХЛАНЦЕВ, Ижевск

Один коленвал от другого слишком сильно отличается, так что если решитесь на такую замену, потребуются серьезные переделки и картера, и шатуна, и поршня. Кроме того, ход поршня у «Иж-П5» составляет 85 мм, а у «Иж-ПС» – 75 мм. Выходит, если даже удастся провести переделку, рабочий объем двигателя уменьшится с 346 до 305 см³.

Двигатель с более легким коленвалом станет динамичнее, но потеряет 3–4 л. с. Так стоит ли все это затевать?

О карбюраторе Mikuni от «Иж-ПС» улучшит работу двигателя при малых, средний нагрузках и на переходных режимах – это проявится в снижении расхода топлива. Другой вопрос – где достать такой карбюратор...

Если расточить цилиндр «Иж-ПС» до 82 мм (диаметр поршня «Москвича-412»), толщина стенок гильзы цилиндра станет сравнимой с толщиной стенок консервной банки. Рискуете? Кроме того, из-за особенностей конструкции поршни 4-тактных двигателей непригодны для использования в 2-тактных без существенных доработок. ❖

Хочу смонтировать на «Иж-ПС» турбонаддув из автомобильного пылесоса. Есть ли в том смысл?

Андрей РЯБОВ, Вологда

Если к 2-тактному двигателю приладите на выпуске турбину, приводимую отработанными газами, то полностью разладите настройку выпускной системы. Если же применить механический или какой-либо другой привод для нагнетателя, симметричность фаз обычного 2-тактного двигателя сведет к минимуму весь эффект наддува. Это произойдет из-за того, что продувочные окна, через которые поступает в цилиндр

горючая смесь, закроются раньше, чем закроется выпускное окно. В него и вылетит большая часть избыточной горючей смеси. Кроме того, производительность автомобильного пылесоса недостаточна даже для того, чтобы что-либо изменить в работе молота. Пытаться приспособить для наддува более мощный агрегат не стоит: даже автомобильный пылесос потребляет около 40 Вт мощности, то есть около 1/3 мощности генератора. Так что и с электрическим приводом нагнетателя ничего не выйдет. ❖

Какой карбюратор можно поставить на «Иж-ПС» вместо Mikuni (который у меня украли)?

Никита КАРПОВ, Пенза

Из серии K-65, можно попытаться использовать K-65I от «Иж-П5». Возможно, придется подбирать главный жиклер. Карбюратор Jikov-2928 от «Явы» будет неплохо работать на малых и средних нагрузках, но максимальная мощность снизится, ведь у него меньшее сечение диффузора. Карбюратор Jikov-2936 от кроссового CZ-500 потребует тщательной регулировки. Если эту работу выполнить правильно, можно получить существенную прибавку максимальной мощности. Об экономичности «Иж-ПС» с этим карбюратором лучше не упоминать, – ее не дождетесь. ❖

Каждый новый день приносит в редакцию стопку писем наших читателей с полезными советами. Напоминаем критерии оценки ваших предложений: нестандартность решения, простота его реализации, а главное – «работоспособность» идеи, доказанная практикой.

К сожалению, не все толковые советы мы в состоянии поместить на страницах «Мозгодрома». Не отчаивайтесь: все интересное рано или поздно опубликуем. Восприятие ваших пред-

ложений значительно облегчат чертежи, фотографии, рисунки. Авторам опубликованных работ направляется премия 500 рублей – при условии, что они сообщат свои паспортные данные и ИНН (если он есть). За самую оригинальную и полезную присуждается главный приз – 1000 рублей.

Победителем этого выпуска «Мозгодрома» признан одессит Николай Гловацкий за нестандартное решение в, казалось бы, безвыходной ситуации.

...И ДВИЖОК НЕ ПЕРЕГРЕЕШЬ

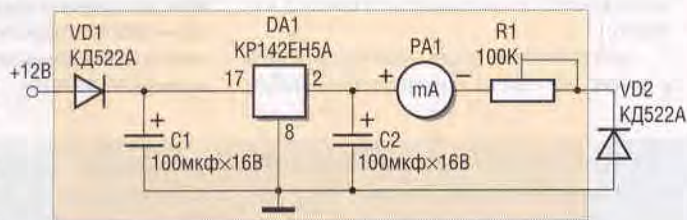
Кто не знает, что двигатель с воздушным охлаждением при езде по «тяжелой» дороге, на пониженных передачах или в уличных «пробках» легко перегреть. Чтобы вовремя заметить нависшую опасность, я сделал простой и надежный индикатор температуры двигателя. Детали, из которых состоит «прибор», не дефицитны и не дороги – их найдете в старой радиоаппаратуре. Чтобы собрать такой индикатор, достаточно хотя бы немного уметь паять.

Напряжение питания (12 В) можно взять с выхода «01» БКС «Минска» или «Восхода». Диод VD2 окуните в эпоксидную смолу и после настройки прибора приклейте к головке цилиндра возле свечи. Миллиамперметр «в прошлой жизни» – индикатор уровня записи старого маг-

нитофона, только нужно изготовить новую шкалу. Для этого залитый эпоксидной смолой диод VD2 опустите в кипящую воду и резистором R1 стрелку миллиамперметра установите приблизительно по середине шкалы. Это будет соответствовать 100°C. В конце шкалы нанесите указатель: 150°C, а в начале – 40°C. Чтобы рассмотреть, что показывает прибор ночью, в корпус прибора можно установить лампочку или светодиод.

Мой прибор отработал сезон без сбоев.

Максим КИОНАЛОВ,
Ростов-на-Дону



А У МОПЕДА ЛУЧШЕ...

«Минские» валы переключения передач «сходятся» своей ненадежностью. Чуть не уследил, не подтянул вовремя гайку в соединении вала с рычагом – и шлицы тут же сминаются. Вариантов избавиться от этого на ММВЗ придумали множество. Хочу предложить еще один.

Я выяснил, что точно такие же шлицы у коленвала старого 2-скоростного мопеда – со стороны моторной передачи. Слейте масло из картера, снимите левую крышку двигателя, корзину сцепления и механизм кикстартера. «Болгаркой»

отрежьте часть вала с изношенными шлицами (необходимо тщательно закрыть ветошью внутренности двигателя – чтобы не попал абразив). Длина заменяемой части должна быть достаточно большой, чтобы при сварке не нарушить термообработку шлицов. От изношенного мопедовского коленвала отрежьте кусок такой же длины (плюс толщина абразивного круга «болгарки»). Перед сваркой на свариваемых деталях сделайте большие фаски, как показано на рисунке. Варить нужно электросваркой в несколько приемов, с перерывами, чтобы, опять-таки, сберечь шлицы. Далее зачистите сварной шов и сделайте канавку в шлицах для стягивающего болта рычага переключения передач. Теперь можно все промыть и собрать.

Мне таким вот образом удавалось отремонтировать не только «минские» мотоциклы, но и кроссовые CZ.

Дмитрий ВОРОТНИКОВ,
Ставрополь

ПАТКА НА ПОРШНЕ, ИЛИ ОТВЕТ МСТИТЕЛЮ

Было дело, я навьючил на свою Jawa 638 с коляской столько груза, что мотоцикла не было видно, и отправился



в дальнюю дорогу. Мотоцикл терпел это издевательство довольно долго, но месья пришла неотвратимо: машина замерла. Когда снял головки цилиндров, в правом поршне увидел маленькое аккуратное отверстие... До человеческого жилья было так далеко, что даже помышлять о том, чтобы докатить до него мотоцикл, не имело смысла.

Ответ мстителю был достойным. Я аккуратно расковырял отверстие до такого размера, чтобы в него вошел болт М8. Подложил под головку болта и под гайку шайбы так, как это показано на рисунке, и затянул этот «бутерброд». Подтолкнув мотоцикл с горки, я завел его и, представьте себе, благополучно добрался до цели путешествия.

Мотоцикл, видимо, сообразил, что со мною ссориться – себе дороже, и работал так хорошо, что я потом еще полгода ездил с леченым поршнем.

Николай ГЛОВАЦКИЙ, с. Лабушное
Одесской обл., Украина

ТЯГАЧ НА ВИЛКЕ

Сальники передней вилки «Иж-ПС» нынче дефицитны. Заменить их можно на сальники от пневмоусилителя тормозов автомобиля «Урал-375(4320)». Их номер по каталогу – 375-3430057. Они легко занимают место «ижевских», а со своими «обязанностями» справляются, может быть, даже лучше, чем «родные». Созданные для работы под высоким давлением, сальники от «Урала» позволяют превратить вилку в пневмогидравлическую. Что мы и сделали из двух отремонтированных таким образом вилок, накачав в них воздух. Обе работают отлично.

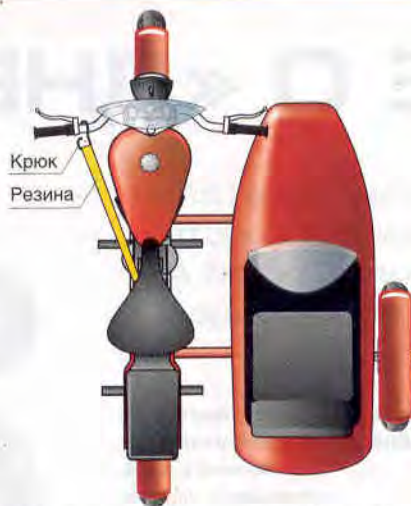
Игорь ИВАНОВ, Н. Новгород



РЕЗИНОУСИЛИТЕЛЬ РУЛЯ

Езда на мотоцикле с коляской имеет неприятную особенность: чтобы мотоцикл двигался прямо, а водитель не прилагал к рулению особых усилий, необходимо правильно установить углы развала и схождения колеса коляски. И все равно, как ни регулируй, а положишь что-нибудь тяжелое в коляску – и мотоцикл тут же тянет вправо. Чем тяжелее груз – тем большее усилие приходится прикладывать к рулю. В дальней поездке с большой поклажей руки сильно устают.

Чтобы скомпенсировать усилие на руль, я сделал резиновый натяжитель. Состоит он из кольца, вырезанного из камеры от грузовика, с крючком на конце. Один конец кольца крепится под седлом, а другой при помощи крючка – к рулю. Изменяя ширину полосы резины и предварительный натяг, нетрудно подобрать



необходимое усилие под любой груз. Когда же еду «пустым», натяжитель снимаю.
Алексей ГАРАГАШЬЯН, С.-Петербург

КЛЮЧЕВАЯ ТЕХНОЛОГИЯ

Все владельцы «Ижей» не в восторге от стука гидроамортизаторов вилки при ее обратном ходе. Я пробовал заливать масло с высокой вязкостью, но ничего не изменилось. Выход из положения – установить пружины отбоя на шток между



поршнем и крышкой амортизатора. Работа осложнена тем, что узел неразборный – поршень к штоку приклепан на заводе. И тут я вспомнил, как надеваются ключи (от квартиры, а не гаечные!) на пружинное кольцо брелока.

В качестве пружин отбоя использовал детали от ручного насоса. Отогнул крайний виток, ввел шток амортизатора в образовавшийся зазор и вкрутил пружину на место. После такой доработки вилка стучать перестала. Подобным образом я доработал амортизаторы еще двух мотоциклов соседей – отзывы только положительные.

Олег АКИМОВ,
г. Куровское Московской обл.

КОНДЕНСАТОРЫ С ОГОРОДА

Как-то в дороге у моего мотовелосипеда «Рига-7» неожиданно «отрубился» мотор (Д-6). Причину нашел быстро – отказал конденсатор. А запасного не было (кто ж его возит!). Конечно, можно было добраться до дома на педалях, но... Во-первых, было слишком жарко, чтобы долго педалировать, а во-вторых, не хотелось ронять свой авторитет бывалого мотоциклиста перед соседями (и соседками). Выход нашел простой – выкопал картофелину удлиненной формы (да простят меня хозяева огорода) величиной со спичечную коробку. Вставил в «торцы» корнеплода два провода и соединил их – один на «массу», другой – к винту подключения штатного конденсатора. До конца сам не веря, что система с «овощным конденсатором» будет работать, завел мотор и... добрался до дома с ветерком.

Вячеслав ЛАХИН,
г. Таганрог Ростовской обл.

ВТОРАЯ ЖИЗНЬ ВТУЛОК

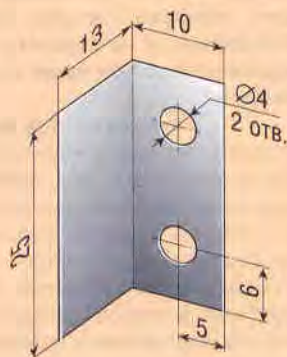
У «ижевских» мотоциклов с годами появляется люфт в перьях передней вилки. Мотоцикл все хуже и хуже «держит» дорогу, масло течет ручьем, независимо от состояния сальников. В виноваты в этом втулки скользящих труб. В магазинах эти детали найти непросто. Я вынул втулку, аккуратно разрезал ее вдоль с наиболее изношенной стороны, затем надел ее на неподвижную трубу вилки и сжал рукой. Зазор исчез не полностью, и я расширил разрез. Снова примерил... И так до тех пор, пока зазор не исчез. После этого обернул втулку снаружи полоской тонкой жести шириной 35 мм, оборачивал до тех пор, пока она не вошла плотно в скользящую трубу. То же самое проделал и со второй втулкой. Втулки расположил таким образом, чтобы разрезы были обращены друг к другу. Вилка после ремонта работает как новая.

Евгений ГИРИНСКИЙ,
г. Северск Томской обл.

ПОЛЕТ НА НОВЫХ КРЫЛЬЯХ

В моем скутере Suzuki осыпались все лопасти крыльчатки охлаждения двигателя. В магазинах и мастерских замены им не нашел. Тогда вырезал из листа алюминия толщиной 1 мм 19 пластинок, просверлил в них отверстия и согнул по линии сгиба так, как показано на рисунке. Очистил диск от остатков сломанных лопастей и приклепал к нему новые... За сезон эксплуатации восстановленная крыльчатка ни разу не подвела.

Николай КАЛИНИН, п. Иноземцево
Ставропольского края



РАСКЛАДУШКА ДЛЯ «ЯПОНЦА»

При восстановлении из лома Honda CBX250RS, доставшегося мне по случаю, потребовались пружины колодок заднего барабанного тормоза. Идеально подошли пружины от раскладушки.

Вместо «убитых» задних амортизаторов установил слегка удлиненные (за счет наварки других пластин к корпусу) амортизаторы от «Восхода-3М». Пружины от «японца» (с переменным шагом навивки) встали на отечественные амортизаторы, как родные.

После ремонта тормоза и подвески уже год работают безупречно.

Сергей ГАЙДУК,
с. Роцино Приморского края



ВСЕ О «ДНЕПРАХ»

На вопросы читателей «Мото» отвечают конструкторы Киевского мотозавода Сергей Антонюк, Олег Михайлов, Иосиф Эндельман, Федор Шипота.



Как заменить 6-вольтовое электрооборудование К-750 на 12-вольтовое?

Борис АБРАМОВИЧ, Рига, Латвия

Такая замена невозможна: установка другого генератора требует существенной перделки картера двигателя. ❄

Можно ли МТ-9 зарегистрировать в ГИБДД как одиночку?

Владимир КУРМАШЕВ, пос. Каселамо, Карелия

Нет нельзя. Помимо принципиальной позиции работников ГИБДД, существуют конструктивные ограничения. МТ-9 рассчитан на эксплуатацию с боковым прицепом с максимальной скоростью движения до 100 км/ч. Только в 1991 году КМЗ начал выпускать модель КМЗ-8.157-01, конструкция экипажной части которой удовлетворяет условиям нормальной устойчивости и управляемости мотоцикла-одиночки при его движении со скоростью свыше 100 км/ч. ❄

Каковы достоинства и недостатки вилки рычажного типа? Можно ли ее поставить на «одиночку»?

Иван КИРИЧЕНКО, Сумы, Украина

Подвеска переднего колеса рычажного типа, которую выпускает Киевский мотозавод, предназначена только для мотоциклов с боковым прицепом. Она жестче и несколько тяжелее телескопической вилки, а вылет колеса в этой конструкции соответствует требованиям только мотоцикла с боковым прицепом. При рычажной подвеске переднего колеса управляемость и комфортабельность мотоциклов с боковым прицепом выше. Рычажную подвеску переднего колеса для мотоцикла-одиночки КМЗ не производит. ❄

Как поставить масляный радиатор на «Днепр»?

Алексей ТАЕВ, г. Кириши Ленинградской обл.

Конструкция двигателя 15501010 (с усовершенствованной системой смазки) предусматривает возможность подсоединения масляного радиатора последовательно на линии «пробка редукционного (перепускного) клапана — поддон двигателя». ❄

Можно ли поставить на «Днепр» моноамортизатор?

Виталий КУСЫЙ,

г. Новоазовск, Украина

Такая установка невозможна, поскольку потребует существенного изменения конструкции рамы. ❄

Можно ли поставить на «Днепр» один карбюратор вместо штатных двух?

Олег КАШЛЮК,

Ивано-Франковск, Украина

На КМЗ проводились опытно-конструкторские работы по установке на «Днепр» одного карбюратора вместо двух. Установлено: мотоциклы «Днепр» с одним карбюратором К63Т можно эксплуатировать при температуре окружающей среды до +5°C. При более низких температурах из-за конденсации топливо-воздушной смеси двигатель работать отказывается. ❄

Подойдет ли на МТ-9 1973 года выпуска коленвал от более поздних моделей?

Евгений ЛЕВАНОВ,

г. Дзержинск Нижегородской обл.

Да, такая замена возможна. Для мотоциклов «Днепр» завод серийно изготавливает коленвалы МТ801201 и МТ8012-1 (с пробками) — они взаимозаменяемы с валом мотоцикла МТ-9 1973 г. ❄

Что даст установка на МТ-9 карбюраторов Jikov от Jawa-638 и как их правильно отрегулировать? Насколько нужно поджать головки, чтобы перейти на 93-й бензин, и не отразится ли это на ресурсе мотора? Не будет ли он перегреваться?

Алексей КОЗЛОВ, Ярославль

При установке на «Днепр» других карбюраторов, в том числе и Jikov, необходимо изменять калиброванные отверстия в жиклерах — главном и вспомогательных. Эта работа проводится на стенде — нужно снять характеристики двигателя. Поэтому без доработки жиклеров карбюратор Jikov от Jawa-638 устанавливать не рекомендуется, иначе может наступить увеличение расхода топлива или перегрев двигателя

из-за обеднения рабочей смеси.

Для перевода моторов МТ на бензин Аи-93 необходимо уменьшить высоту цилиндра (между прилегаемыми плоскостями) до 106 мм. Кроме того, уменьшить длину штанги и ее кожуха на 2,5 мм, угол опережения зажигания увеличить до 36–38 град. и установить более «холодные» свечи А17В. Увеличение степени сжатия до 8,5–9,0 несколько повысит динамические и тепловые нагрузки на мотор. ❄

Можно ли оснастить двигатель «Днепра» системой впрыска? Какой системой воспользоваться?

Артур БРАЦЮК,

г. Тольятти Самарской обл.

Киевский мотозавод не проводил опытно-конструкторских работ по применению впрыска топлива в двигатели мотоцикла «Днепр». ❄

Многих байкеров интересует информация о 5-ступенчатой КП от эскортного «Днепра»: можно ли ее где-то купить, подойдет ли она к обычному «Днепру», можно ли обычную КП переделать под 5-ступенчатую?

Николай ИВАНОВ,

г. Орехово-Зуево Московской обл.

5-ступенчатые КП эскортных мотоциклов изготавливались только для них. Для обычного «Днепра» конструкторами КМЗ разработана более совершенная 5-ступенчатая КП, шестерни вторичного вала которой расположены на игольчатых подшипниках и с закрытым механизмом выжима сцепления. Однако производство этой КП заводом не подготовлено. Обычную КП переделать в 5-ступенчатую возможно, но только в хорошо оснащенных мастерских и квалифицированными исполнителями. ❄

ПОВЕРЬ ГЛАЗАМ СВОИМ



Что ожидает наш читатель от книги, в которой к заголовку «Мотоциклы. Устройство и принцип действия» автор нагло добавил: «Полное описание»? Этот самый наш читатель, не избалованный качественной мотоциклетной литературой, вправе предположить, что под красивой обложкой скрывает

ется очередное наспех сляпанное и неряшливо переведенное занудство со сведениями 20-летней давности. И, к восторгу своему, окажется не прав! Ибо российско-финское издательство «Алфамер Паблшинг» подготовило для мотоциклистов настоящий подарок: труд всеобъемлющий, компетентно составленный и грамотно переведенный.

Оригинал этой книги вышел в США в издательстве Haynes, всемирно известном своими руководствами по ремонту авто- и мототехники. Можно лишь восхититься оперативностью перевода: вы не поверите, но описана даже система привода клапанов Hyper-VTEC, примененная на Honda VFR образца 2002 года! В отличие от большинства продукции Haynes, издание не содержит прямых указаний по обслуживанию и ремонту мотоциклов. У него другая цель: объяснить устройство и принцип действия всех важнейших систем, ибо тот, кто понял суть, всегда разберется в возникшей перед ним проблеме. Причем автор книги Мэтью Кумбс, судя по всему, отдавал себе отчет в том, что далеко не все владельцы мотоцикловотягощены высшим техническим образованием. Поэтому все описания выполнены с дотошностью, ис-

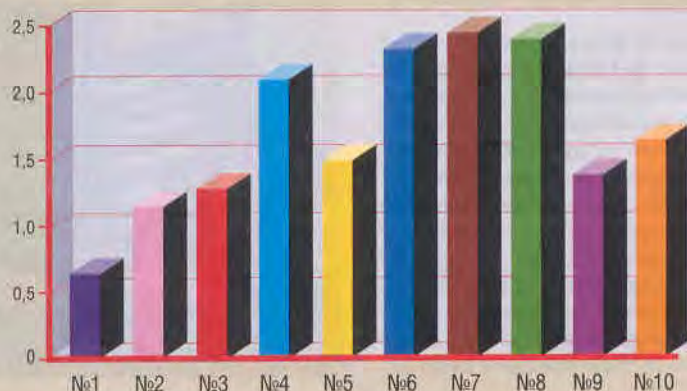
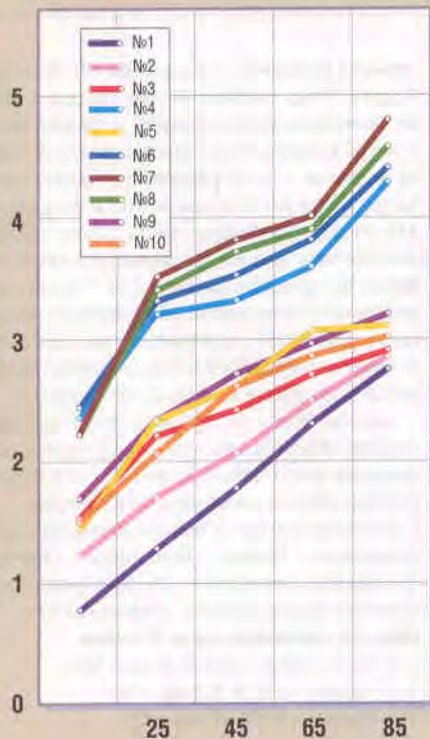
ключающей возможность неправильного толкования. Немало помогает пониманию текста и обилие иллюстраций (более 400!). Кому-то, возможно, и не понравится черно-белое исполнение всех рисунков и фото, но – оцените! – такой способ помог удержать цену книги на приемлемом уровне (250 руб. в магазине издательства «Алфамер Паблшинг»). Основной текст сопровождается словарем технических терминов и алфавитный указатель.

По большому счету, к изданию можно предъявить лишь две претензии. Во-первых, мизерный тираж – 4000 экземпляров. Во-вторых, дурацкий шрифт – слова сливаются, затрудняя чтение. При очень высоком качестве перевода и редактуры в текст кое-где вкрались досадные ошибки, вызванные, очевидно, тем, что переводчика в некоторых местах текста все-таки запутали обороты речи. Так, на странице 1–19 книга сообщает, что «Система гидропривода клапанов впервые была применена на мотоцикле Honda CBX750 1980 года выпуска». Трудно предположить, что автор-американец не знал о том, что Harley-Davidson использует такую систему с 1948 года. Но эти мелкие ляпы несколько не умаляют достоинств издания. ❧

ПОПРАВКА

В публикации «Пластика и шарики» («Мото», 2002, №8, с.91) по техническим причинам допущена ошибка. На графике и гистограмме, иллюстрирующих нагрузки на подшипник и износ металла подшипников, неверно указаны характеристики различных видов пластичных смазок. Приводим иллюстрации с правильными данными.

Образцы пластичных смазок: MC-1000, изготовитель – ВМПАвто, г. С.-Петербург; LM 47 Langzeitfett, Liqui Moli GmbH, Германия; Chevron Moly Grease EP 2, Chevron Products Company, San Francisco, США; Energ grease LS-EP 2, British Petroleum, Великобритания; Смазка ШРУС-4, г. Бердянск, Украина; Super – EP – Langzeitfett, Ravenol RSV GmbH, Германия; Литол-24, ОАО «Пушкинский завод», Московская обл., г. Пушкино; Литол-24, АО «АЗМОЛ», г. Бердянск, Украина; Castrol MS/3 Spezialfett, Castrol, г. Гамбург, Германия; Смазка ШРУС-4М, ОАО «Сибнефть» – Омский НПЗ, Омская обл., р. п. Люблинский.



ПОЛИГОН УМОЛК. ОТСТРЕЛЯЛИСЬ...



На подмосковной шоссе-кольцевой трассе – Дмитровском автополигоне прошел заключительный этап лично-командного чемпионата России. В соревнованиях приняли участие спортсмены шести российских команд: «ЮКОС Мотоспорт», «Гипербайк», «НБС Моторс», «Визави-Мотоспорт», «АМ-рейсинг», «No Name Racing».

Классификационные заезды в «любительских» классах 600В и 1000В, а также в классах «профи» – 600SS и 1000SS дали повод к размышлению. Повод вот в чем. Лучшее время прохождения круга в классе 600В показал на Yamaha R6 гонщик из Санкт-Петербурга Борис Гусев («НБС Моторс»). Его средняя скорость – 145 км/ч. Так вот Гусев в «засечке» на одну десятую секунды опередил са-

мого быстрого участника из класса «профессионалов» 600SS.

– Ничего удивительного, – прокомментировал президент чемпионата Борис Герелис. – Класс «В» быстро прогрессирует, многие «любители» еще в начале сезона могли выступать в 600SS или 1000SS.

Первыми на старт выехали спортсмены, заявившиеся в классах 600В и 1000В. В «младшем» убедительную победу одержал независимый гонщик из Санкт-Петербурга Владимир Иванов (Suzuki GSX-R600) – он выиграл оба заезда. Его ближайшим преследователем Дмитрию Сумину (Yamaha R6, «Визави-Мотоспорт», Москва) и Борису Гусеву (Yamaha R6, «НБС Моторс», Санкт-Петербург) ничего другого не оставалось, как разыграть второе место. Питерский гонщик опередил конкурента в последнем заезде, что и позволило ему подняться на вторую ступень подиума.

Дмитрий Сумин занял третью.

Не повезло явному фавориту чемпионата в классе 1000В Алексею Дубровскому (Honda CBR929, независимый гонщик, Москва).

За два дня до гонки он простудился и в день соревнований температуры не хотел – выехал на «засечку» и показал лучшее время. Однако в основной гонке на первом же круге в одном из поворотов не «оттормозился» и вылетел на песочек. Сам не пострадал, но разбит картер двигателя мотоцикла. У гонщика и раньше случались серьезные проблемы с мотоциклом: накануне одного из предыдущих этапов «полетела» коробка, но тог-

да его механик за ночь успел установить агрегат с другого мотоцикла, и утром Дубровский выиграл гонку. На этот раз механик был бессилен – между заездами не было больше часа... Конкуренты воспользовались ситуацией. Шедшие по пятам (по очкам) Михаил Кутузов и Андрей Марцевич (оба на Yamaha R1, оба «No Name Racing», Москва) разыграли призовую карту между собой: Марцевич потеснил товарища по команде. Третье место досталось независимому гонщику из Москвы Анатолию Жукову (Yamaha YZF R1).

В классе 600SS (суперспорт) лучшее время в классификации показал Александр Телегин (Suzuki GSX-R600, независимый гонщик, Москва). С разницей лишь в три десятых секунды от лидера прошли свои лучшие круги одноклубники Михаил Михалев и Владимир Бурцев (оба на Honda CBR600, «АМ-рейсинг», Москва). В основных гонках оба заез-

КОЛЕСА МЕШАЮТ

Большая часть чемпионата Moto GP прошла под знаком абсолютного превосходства Валентино Росси и его 4-тактной Honda. Но месячный перерыв между Гран-при Англии и Чехии лучше других использовала Yamaha. И попыталась превосходство лидера поколебать.

На трассе в Брно ее ведущий гонщик гордый римлянин Макс Бьяджи наконец-то смог сбросить с себя гнетущее клеймо «вечно второго»: лучший в квалификации, он безоговорочно лидировал во время основной гонки – и одержал первую в сезоне победу! Надо сказать, что Росси явно нацеливался и на сей раз всех обставить, и, кто знает, может, и смог бы, однако задняя шина его мотоцикла не выдержала накала страстей, ее едва не разорвало – и оказались перечеркнутыми надежды чемпиона мира. После гонки шинники Michelin признали свою ви-

ну, не преминув запустить камешек в огород Honda – дескать, подвески мотоцикла слишком жесткие, что ставит их продукт в очень сложные условия эксплуатации.

Если гонка в Чехии была бенефисом Yamaha, то следующий этап на португальской трассе Эшторил едва не вознес на вершину славы Suzuki. Испанец Сете Жибернау на мотоцикле этой марки возглавил гонку, обеспечив себе комфортный отрыв от главного со-

перника (угадайте с трех раз, кого? – конечно, Росси). Увы, отвратительная погода (почти не прекращающийся ливень и резкий ветер с моря) сыграла роль палки в колесо аппарата испанца – и он вылетел с трассы всего за три круга до финиша. И Росси отпраздновал очередную победу. Честь Suzuki поддержал экс-чемпион мира американец Кенни Робертс: он пришел к финишу 4-м – его лучший результат в этом сезоне. Макс Бьяджи провел гонку достаточно скромно, и наградой ему 6-е место. По крайней мере, он доехал до финиша – это удалось лишь 12 гонщикам.

Шансы Росси на высший титул выглядят весьма убедительно: до конца чемпионата осталось всего пять этапов, а Росси в отрыве от ближайшего соперника на 89 очков.

В классе 250 см³ в общем зачете лидирует итальянец Марко Меландри (Aprilia). В младшей категории – 125 см³ первенствует француз Арман Винсен, тоже на Aprilia.

Moto GP, положение после 11 этапов:

1. В. Росси – 246 очков; 2. Т. Укава – 156;
3. М. Бьяджи – 144; 4. К. Чека – 116;
5. А. Барруш – 105; 6. Н. Абе – 99.





У фаворита
такие ассистенты!
(С. КРАПУХИН)

пионате он был серебряным призером в классе 600SS. В нынешнем успешно дебютировал в «литрах» и, выиграв три этапа из четырех, к пятому подошел с запасом в 140 очков. Главный его соперник 29-летний Олег Серебряков (Suzuki GSX-R750, «Гипербайк», Москва) к финалу набрал 128. Столь незначительная разница в очках теоретически почти уравнивала шансы обоих на чемпионский титул. Бронзовый призер прошлого года чемпион 29-летний Сергей Крапучин (Yamaha R1, «ЮКОС Мотоспорт»), пропустив из-за травмы руки первый этап чемпионата и имея в запасе 110 очков, не мог вмешаться в их поединок. Благодаря победе на предыдущем этапе самое большое, на что он мог рассчитывать, – бронзовая медаль. И отобрать у главных дуэлянтов драгоценные очки Крапучин был готов.

Получилось: в квалификации он ехал быстрее всех и занял первое стартовое поле. За ним расположился Киселев, третьим на стартовой решетке стоял Олег Серебряков. Первый заезд – и сюрприз: Серебряков выиграл старт. Однако на первом же круге Крапучин вернул себе лидерство. Следом шли Серебряков и Киселев. Борьба шла упорная, атаки следовали одна за другой. В конце концов Серебряков первым проскочил финишный створ.

Второй заезд, он же и последний в нынешнем сезоне, стал украшением всего чемпионата.

Предстояло пройти 15 кругов. Старт выиграл Крапучин и до конца гонки лидировал. Вторым шел Серебряков, потом Киселев обошел его. В таком порядке тройка и финишировала. Вот результаты чемпионата.

Класс 600B: 1. Д. Сумин (186 очков); 2. К. Середа (114); 3. В. Иванов (110).

Класс 1000B: 1. М. Кутузов (141); 2. А. Марцевич (128); 3. А. Дубровский (128).

Класс 600SS: 1. В. Карпов (170); 2. М. Михалев (142); 3. А. Телегин (115).

Класс 1000SS: 1. О. Серебряков (158); 2. М. Киселев (156); 3. С. Крапучин (135).

Но результаты в 1000SS пока только предварительные. Оказывается, в положении о соревнованиях есть свои тонкости. Как объяснил нашему корреспонденту комиссар соревнований **Борис Герелис**, чемпион и призеры определяются позже. Ждите новостей!

Ничего другого не остается: чемпионы мы назовем в следующем номере. Но еще раньше, как только главный протокол будет подписан, «Мото» оповестит обо всем на своем сайте в Интернете: www.moto.zr.ru.

да выиграл Михалев – он победитель этапа. Телегин и Бурцев «дрались» за второе место, и оба раза опережал независимый гонщик. Владимир Бурцев на третьей позиции.

На предыдущих четырех этапах самая зрелищная борьба разворачивалась в элитном классе – 1000SS (стокспорт). Гонщики, не жалея ни себя, ни технику, до предела обостряли борьбу. Болельщики ждали развязки.

В «стокспорте» в общем зачете чемпионата лидировал 28-летний Максим Киселев (Yamaha R1) – пилот столичной команды «ЮКОС Мотоспорт». В прошлогоднем чем-



М. КИСЕЛЕВ
собой
не доволен



О. СЕРЕБРЯКОВ
знает, кто
лучший

→ КРОСС

ЧЕМПИОНЫ ЖАДНЫ ДО «ЗОЛОТА»

В чешском городе Локет прошел 11-й, предпоследний Гран-при по мотокроссу. В некоторых классах уже определились чемпионы мира-2002.

Класс «125» по-прежнему самый непредсказуемый. Чешский этап выиграл француз Мишель Масшио (Kawasaki). Это его вторая победа подряд (Гран-при Германии тоже выиграл он). Бельгиец Стив Рамон (KTM) и Марк Де Реувер из Нидерландов (KTM) заняли, соответственно, второе и третье места. В общем зачете результаты таковы: М. Масшио (Франция, Kawasaki, 207 очков), П. Капс (Бельгия, KTM, 197), С. Рамон (Бельгия, KTM, 196), Ф. Дупаскуэр (Швеция, KTM, 172), А. Пузар (Италия, Husvarna, 169)...

В классе «250» победил действующий

чемпион мира француз Мишель Пишон (Suzuki). Второе и третье места заняли, соответственно, Джошуа Колпинс (Новая Зеландия, Honda) и победитель прошлого года в классе «125» Джеймс Добб (Великобритания, KTM). Похоже, он восстановился после травмы спины, полученной на девятом этапе. Колпинс пытается отыграть. Напомним, что за применение допинга новозеландца лишили третьего места на австрийском Гран-при (шестой этап).

Общий зачет в классе «250» возглавляют М. Пишон (263), Д. Колпинс (200), П. Бай-



М. ПИШОН

пер (Германия, Honda, 189), далее – Д. Добб (159); К. Гундерсен (Норвегия, Kawasaki, 147)...

В классе «500» третью победу подряд одержал бельгиец Джоэль Сметс (KTM). Пятикратный чемпион мира Стэфан Эвертс (Бельгия, Yamaha) – второй, Вико Гарсиа (Испания, KTM) – третий.

Общий зачет в этом классе выглядит так: С. Эвертс (248), Д. Сметс (207), М. Бервойетс (Бельгия, Yamaha, 204), В. Гарсиа (200), А. Бартолини (Италия, Honda, 144)...

Напомним, в нынешнем чемпионате за победу гонщику начисляются 25 очков, второе место – 22, третье – 20, четвертое – 18, пятое – 16 и т. д. Немного арифметики – и выходит, что Мишель Пишон и Стэфан Эвертс для соперников уже недостижаемы.

На заключительном этапе – Гран-при России определяются другие герои сезона. Репортаж с финальной гонки читайте в следующем номере.

ПРОРЫВ В ЭЛИТУ

В шведском городе Варберге прошел 11-й Гран-при по кроссу в классе мотоциклов с колясками. Впервые за последние годы рос-



ИМ, СИТЛАРОВЫМ, ВСЕ РАВНО: ЧТО «500», ЧТО «750»

Чемпионат России по кроссу в классе мотоциклов с колясками завершен. Раис и Хасан Ситларовы («Уралмото», Ирбит) впервые в своей спортивной карьере стали серебряными призерами в новом для себя классе «750». Не сбывлись прогнозы скептиков о провале братьев, привыкших побеждать только в кубатуре «500» и не готовых бороться в «750».

С первых же этапов они прочно «сели» на третье место турнирной таблицы и упрямо поджимали обосновавшихся на второй строчке Дмитрия Речкалова-Михаила Спо-

сийский экипаж не пропустил ни одного этапа.

На протяжении всего чемпионата лидируют латыши – четырехкратные чемпионы мира Кристер Сергис и Артис Расманис. Вторую строчку в турнирной таблице занимает титулованный голландский дуэт Даниэл Виллемсен-Альфонс Эггерс (чемпионы мира 1999 г., серебряные призеры 2001 г.). Эстонцы Айвар Каурит и Юрген Якк на третьем месте.

Экипаж сборной России Евгений Щербинин-Сергей Сосновских после 11 этапов «железно» на девятом месте. Это взлет, ведь еще четыре года назад, когда они впервые участвовали в Гран-при, плелись на 31-м.

Осталось три этапа до завершения чемпионата. Тренер нашей сборной Владимир Гришунькин надеется, что экипаж Щербинина поднимется на восьмое место.

собины («Факел», Сургут). На третьем и четвертом этапах братья уже «везли» больше очков, чем дуэт Речкалова. Перед заключительным пятым этапом разница в пользу экипажа Речкалова – лишь одно очко. И вот еще один бросок – в Харовске. Здесь Ситларовы доказали, что они сильнее экипажа Речкалова. В итоге у них «серебро». А «золото» второй год подряд у представителей сборной России на чемпионате мира – Евгения Щербинина и Сергея Сосновских (Сибурал-«ФРМ», Ирбит-Москва).

Закрывают пятерку сильнейших экипажи «Фонда развития мотоспорта России» Павел Миронов – Вадим Кравченко и Михаил Бубашвили – Александр Добрук.

фамилии ноль очков.

Случай с Белокуровым – единственный прокол наших ребят в Мёггерсе. Все остальное – со знаком плюс. Евгений Бобрышев в первом заезде финишировал шестым, во втором – восьмым. Общее 6-е место и 28 очков. Это совсем неплохо: в прошлом году на чемпионате он ни разу не доехал до финиша.

В классе «125» цвета России защищал Дмитрий Паршин. На засечке он был седьмым, в первом и втором основных заездах занял 8 и 10 места, и общее – тоже седьмое. Его прошлогодний результат – 20 место. Растем-с...

К положительным итогам можно отнести и опыт, полученный ребятами на чемпионате мира. Они сделали выводы из ошибок: нельзя допускать «расслабуху» на старте, очень важно не проигрывать первые сто метров, надо научиться ускоряться.

Следующий этап чемпионата мира пройдет в Бразилии.

ПЕРВАЯ СПАРТАКИАДА РОСТО

В пике лета в физкультурно-оздоровительном комплексе «Измайлово» состоялось торжественное открытие Первой спартакиады Российской Федерации по техническим видам спорта.

Ее организатор – РОСТО. Открывал праздник президент Государственного комитета по физической культуре и спорту, заслуженный мастер спорта Вячеслав Фетисов, он огласил приветствие, поступившее от президента Владимира Путина. В нем, в частности, говорится: «Уверен, что возрождение традиций проведения спартакиад народов Российской Федерации будет способствовать росту спортивного мастерства молодежи, а значит, про-



Герои I спартакиады РОСТО Е. ЩЕРБИНИН и С. СОСНОВСКИХ

паганде здорового образа жизни».

Но не только в Москве был праздник. Из Екатеринбурга в Ирбит стартовал мотопробег, на «Урал-Соло» отправился в путь министр ФК и спорта Свердловской области Владимир Вагенлейтнер. Председатель Свердловского областного совета РОСТО Сергей Щербинин (11-кратный чемпион СССР по мотокроссу в классе «колясок») и президент Фонда развития мотоспорта в России Владимир Гришунькин (мастер спорта по мотокроссу в классе «колясок») предпочли уральский опозит с боковым прицепом (шутли: «На «одиночках» не умеем»).

В разных городах прошли состязания по 58 видам спорта, в финалах разыграно 606 комплектов медалей. Удостоились наград и мотогощники: в кроссе на мотоциклах с колясками, который проходил в Ирбите, золотые медали выиграл экипаж Евгений Щербинин – Сергей Сосновских (класс «750», ФРМ, Сибурал-МХ, Ирбит). В гонках юниоров «золото» завоевали их земляки Михаил Курсов и Алексей Биссарабов («500», МСТК). В Каменск-Уральске, где прошли гонки «одиночек», на высшую ступень пьедестала поднялись местные гонщики из команды «Юность-Саул» Александр Суворков (класс «250»), Дмитрий Хомицевич («125») и Василий Несытых («65»). На уральской трассе отличились и сибиряки: в Томск увезли «золото» спартакиады Николай Шишин («85-А») и Константин Поздняков («85-Б»).

НАПРЯЖЕНКА С УСКОРЕНИЕМ

В австрийском городе Мёггерс шел первый этап чемпионата мира среди юниоров. В классе «85» Россию представляли Евгений Бобрышев и Владимир Белокуров.

Они неплохо «отстрелялись» на засечке, заняв 2 и 6 места, соответственно. Но старт «проспали». Белокуров ушел аж 25-м. Пытаясь исправить ситуацию, засуетился и на втором круге во время прыжка перевернулся через голову. Его увезла машина скорой помощи, в протоколе против его



Е. БОБРЫШЕВ



Д. ПАРШИН

НЕ ДАЛИ ЗВЕЗДАМ УПАСТЬ

В начале лета всех потрясли два сообщения. Первое: ряды участников чемпионата России среди команд высшей лиги (Ассокросс) покинул действующий чемпион страны – пензенская команда «Сура». Не у дел остались ведущие гонщики братья Лебедевы. Второе: из чемпионата выбыли братья Иванютины – ни у одной команды не нашлось денег, чтобы оплатить их спортивные труды.

Заговорили о кризисе жанра – команды высшей лиги не в силах выдержать финансовую нагрузку расходов. Однако слухи о безвременной кончине Ассоокросса оказались сильно преувеличенными. В борьбе за место под солнцем схлестнулись объединенная ураль-

ская команда «Челябинск-Трехгорный» и сибирский коллектив «Юганск-мастер-Юкос». На стороне уральцев опыт, авторитет, звезды первой величины Андрей Сафронов и Виталий Тонков. В классе «250» они выиграли почти все гонки и принесли команде максимальное число очков. В активе же сибиряков – поддержка богатых нефтяников, благодаря которой удалось собрать мощный коллектив. А в двух последних этапах удалось привлечь и Сергея Лебедева (класс «125»). На тех же двух этапах выступил и Максим Лебедев («250»), но не за Юганск, а за Ноябрьск. Участие братьев украсило финал чемпионата.

А вот для абсолютного чемпиона России Александра Иванютина место ни в одной команде не нашлось. Как, впрочем, и для Сергея Иванютина – многократного чемпиона страны. Жаль...

ЛИЧНО-КОМАНДНЫЙ ЧЕМПИОНАТ РОССИИ СРЕДИ КОМАНД МАСТЕРОВ ВЫСШЕЙ ЛИГИ – АССОКРОСС Личный зачет.

Класс 85 куб. см: 1. С. Астайкин («Юганск», Нефтеюганск, 472 очка); 2. К. Поздняков («Юганск», 405); 3. В. Уколов (Челябинск, 364). **Класс 125 куб. см:** 1. Р. Морозов («Юганск», 424); 2. А. Блинский (Чапаевск-Сызрань, 382); 3. Е. Колупаев (Челябинск, 362). **Класс 250 куб. см:** 1. А. Сафронов (Челябинск, 501); 2. В. Тонков (Челябинск, 488); 3. С. Евдокимов («Факел», Сургут, 434).

Командный зачет. 1. «Челябинск-Трехгорный» (2696 очков); 2. «Юганск-мастер-Юкос» (2642); 3. «Факел» (Сургут, 2364)... Всего в таблице 13 команд.

→ СПИДВЕЙ

КУБОК МИРА ВНОВЬ У АВСТРАЛИЙЦЕВ

Под занавес сезона все внимание поклонников спидвея было приковано к финальному турниру командного Кубка мира-2002, который проходил в Великобритании.

В борьбе за почетный трофей, носящий имя легендарного шведского гонщика, пятикратного чемпиона мира Ове Фундина, участвовали спортсмены 16 стран.

До финала добрались только команды Австралии, Дании, Польши, Швеции и Чехии. Лидеры менялись так часто, что отдать предпочтение какой-либо одной было трудно. Переломный момент наступил в 18-м заезде, в котором убедительно победил капитан австралийцев Лэй Адамс. Его товарищи поддержали успех. Второй год подряд у команды Зеленого континента золотые медали и Кубок.

Серебряным призером неожиданно



Ове ФУНДИН
(второй слева)
с австралийской
командой

для многих стала самая молодая команда – Дании. Шведы отстали от них всего на четыре очка.

Итоговая классификация Кубка мира-2002: 1. Австралия; 2. Дания; 3. Швеция; 4. Польша; 5. Чехия; 6. США; 7. Великобритания; 8. Финляндия; 9. Россия...



Тернии на пути к Кубку

ЗВОН МЕДАЛЕЙ, ХРУСТ КОСТЕЙ

Тольяттинцы, похоже, решили навечно прописать у себя Кубок России, который вручается за победу в парной гонке. И пятый розыгрыш турнира принес успех хозяевам трека. В соревнованиях приняли участие семь пар – по три представителя от октябрьского «Лукойла», тольяттинской «Мега-Лады» и один – от «Салавата» (г. Салават).

Прошлогодним чемпионам страны Роману Поважному и Сергею Даркину достойную конкуренцию оказали их земляки Сергей Кузин, Владимир Дубинин и юниор Роман Иванов (запасной). По окончании ос-



Сергей ДАРКИН
в экстазе

новной сетки гонки, состоящей из 21-го заезда, обе команды набрали по 26 очков. Пришлось проводить дополнительный 22-й старт. В нем встретились самые результативные – Сергей Даркин (16 очков из 18 возможных) от «Мега-Лады-1» и Сергей Кузин (14) от «Мега-Лады-2». Однако борьбы не получилось. Кузин упал и «подарил» золото именитым одноклубникам. У Поважного и Даркина это четвертая высшая награда.

Драматично сложилась развязка в борьбе за третье место. Команде «Лукойл-3» лишь на одно очко удалось опередить «Мега-Ладу-3». Но далась «бронза» дорогой ценой: неудачно упал Эдуард Шайхуллин – он повредил шейный позвонок.

→ ЭНДУРО

ПО ГОРАМ, ПО ДОЛАМ...

В Московской области на территории спорткомплекса Сорочаны состоялся первый этап открытого личного чемпионата России по эндуро.

Двухдневные соревнования прошли в двух классах: «4-тактном» и «2-тактном» – по типу мотора.

Организаторы подготовили маркированную «тропу» протяженностью 41 километр. Дневная норма – четыре круга (164 км). Стартовали 38 мотоциклистов из спортивных клубов Москвы, Подольска, Коломны, Кольчугино, Санкт-Петербурга и Владикавказ.

В классе 2-тактных машин победил чемпион России 2001 года Олег Кузнецов (Honda, «Подшипник», Москва). На втором месте его одноклубник Виктор Куликов (Honda), на третьем – Вячеслав Казаров (Honda, МГАУ, Москва).

В классе 4-тактников «золото» взял чемпион страны Леонид Суханов (Honda,



ДТУМ, Подольск). Интересно, что механиком у Леонида трудилась дочь.

Серьезное «сопротивление» титулованному Суханову оказал Алексей Фролов (Yamaha, «Терехово-13», Москва). Московский гонщик на «допе» (кроссовом участке) на несколько секунд опередил ветерана. Однако этого запаса ему не хватило для общей победы, и он удовольствовался вторым местом. На третьей ступеньке пьедестала Алексей Наумов (Honda, РРГ, Москва).

Заключительный этап пройдет в Коломне.

→ МОТОВОЛ



ЮБИЛЯР ЛЕТАЛ ПО ПОЛЮ

Один из лучших клубов не только России, но и Европы – «Металлург» из Видного Московской области отмечает в этом году 30-летие. Юбилею был посвящен международный турнир с участием: немецкого клуба «Пума» (г. Купапенхайм), сборных Украины и Бело-

руссии, а также виновника торжества.

Российской команде пришлось изрядно попотеть, однако она пробилась в финал, где встретилась с командой Белоруссии. Воодушевленный поддержкой трибун «Металлург» «летал» по полю и победил – 8:5.

ПОДТВЕРЖДАЮТ АМБИЦИИ



В открытом командном чемпионате России лидирует «Ковровец» (г. Ковров), одержавший в восьми матчах семь побед, в том числе дважды переиграл действующего чемпиона России «Металлург» (г. Видное) – 6:2 и 3:2.

Список лучших бомбардиров чемпионата возглавляет ковровчанин Владимир Царев, забивший в ворота соперников 17 голов.

→ РАЛЛИ-РЕЙД

В ДЕРЕВНЮ,
В ГЛУШЬ,
ЧЕРЕЗ САРАТОВ

Впервые за свою восьмилетнюю историю гонка «Мастер-ралли» проходила в пределах одной страны. Маршрут третьего этапа Кубка FIM по внедорожным ралли соединил берега Балтийского и Черного морей. На старт вышли 39 мотоциклистов.

На этот раз в гонке не участвовала официальная команда KTM. В ее отсутствие зачет пилотов двухколесных машин представлялся как бы особенно открытым, ведь последние годы за первые места на всех международных ралли «дрались» между собой именно они.

– Без заводских гонщиков – Меони, Сенкта, Рома и Де-Говардо, – сказал спортивный директор Рене Метж, – появился дополнительный стимул бороться за первое место.

Именно поэтому большинство специалистов не спешили с прогнозами. На победу реально могли рассчитывать не менее десятка участников, начиная с опытных французов Патрика Сирейжоля и Франсуа Флика и кончая шведом Пер-Гуннаром Лундмарком, одним из самых быстрых на бездорожье. Кстати, все сильнейшие выступали на KTM.

Под летним дождем, слегка прибывшим пылью на улицах Санкт-Петербурга, от подножия Исаакиевского собора стартовали мотоциклисты. Вместе с ними отправились на дистанцию и три пилота на ATV. Из четырехколесников выделялась Yamaha чеха Йосифа Маршасека – пилота, одержавшего немало побед, в том числе и на двух «Дакарах». К сожалению, не прошел техкомиссию ATV с особенной конструкцией управления, созданный Руем да Силва (когда-то в гонках он попал в аварию и потерял руку). Технический комиссар был непреклонен, хотя именно этот болид уже участвовал в других ралли. И все же однорукий пилот стартовал, хотя и вне зачета, и прошел всю дистанцию.

На первом спецучастке (С.-Петербург – Холм) лидировал Лундмарк. Начало ралли обнадежило и финишировавшего вторым Гарри Остинга (Голландия), а также португальца Нуно Сантоса – третьим.

Два быстрых и не особо сложных по части навигации спецучастка второго дня лучше других осилил Франсуа Флик. Он сократил отставание от шведа до минуты. Победа француза на этапе не стала сенсацией, ведь еще в 1998 году ему удалось победить на этапе «Дакара».

– Я ехал в полную силу. Но Флик оказался быстрее, – рассказывал Пер-Гуннар Лундмарк. – Я понял, в чем преимущество француза: его вес



63 кг, мой – 90. Флику удастся быстрее разогнаться.

На втором этапе начался счет потерям: сошел с дистанции с переломом ключицы португалец Карлос Кастела. После третьего и по-настоящему трудного в навигации СУ (между Юхновым и Тамбовом) на второе место поднялся Гарри Остинг. В общем зачете лидировал Лундмарк с отрывом менее двух минут. Выручив запчастью Флика, у которого «забрахлил» мотоцикл, Лундмарк надеялся, что ему не придется сожалеть о содеянном:

– Иначе с Франсуа дюжина пива или, по меньшей мере, хорошая доза водки! – шутил швед.

Но французю опять не повезло: он заблудился в полях под Тамбовом (хорошо, что не в лесах, где волки) и скатился на пятое место.

Серьезный задел сделал Лундмарк на четвертом этапе (вдоль Волги, неподалеку от Са-



пе Волгоград – Астрахань еще на шесть минут приблизил шведа к победе. Стартовав позади Флика, он нагнал его в сотне километров от финиша и одновременно с ним пересек финишный створ, чем в очередной раз подтвердил, что на бездорожье он быстрее.

– Теперь уже трудно будет переломить ситуацию, – резюмировал Флик. – Но я не собираюсь опускать руки.

Не терял надежды на победу в гонке и третий по сумме очков поляк Марек Дабровски, хотя и проигрывал лидеру почти 54 минуты:

– Лундмарк – великолепный гонщик, очень быстрый, но иногда он слишком рискует.

Ближе к финишу ралли многие участники



ратова). Швед позже признался, что решил рискнуть и добился своего: обошел финишировавшего вторым Сантоса на 22 минуты!

Но уже следующий, самый длинный на маршруте 422-километровый СУ (между Саратовом и Калачом-на-Дону), стал для Лундмарка и самым неудачным: четыре падения – и четвертый результат.

– Я ошибся в выборе переднего крыла, забившаяся под него грязь блокировала колесо, – объяснял промашку швед. – Нужно было ставить крылья для кросса.

Марафонский этап остался за Фликом, и он поднялся на вторую ступень. В общем зачете по-прежнему лидировал Лундмарк, опережая француза на 27 минут.

Следующий 368-й километровый СУ на эта-

начали выдыхаться, так что на этапе между Астраханью и Элистой отличились те, кто сохранил больше сил. Первое место досталось 24-летнему уругвайцу Лорану Лазару – он лучше других справился с головоломками карты дорог в степях Калмыкии. По сути, победитель определился в 40 километрах от финиша. Увидев, что Лундмарк и Флик взяли неправильный курс, Лазар пошел в отрыв. А швед и француз, увлекшись тем, что присматривали друг за другом, наделали ошибок в навигации.

Предпоследний этап Кропоткин – Раевская включал два коротких СУ. После проливных дождей оргкомитет гонки принял решение отменить второй спецучасток. Первый СУ не внес серьезных изменений в общий зачет

гонки, но был отмечен победой поляка Марек Дабровски. Постоянный лидер нынешнего «Мастер-ралли» Лундмарк упал при преодолении брода.

Завершал ралли 54-километровый СУ, наминавший песчаную трассу французского Эндуро де Туке. Этот «пляжный этап» выиграл поляк Яцек Кзашор. Упал в дюнах португалец Нуну Сантос, финишировал с переломом ключицы и занял шестое место. У Лундмарка был достаточный запас преимущества, чтобы подняться на высшую ступень пьедестала.

– Эта победа самая важная в моей карьере, – признался чемпион.



Введут ли шведа в ряды официальной команды KTM? Сам он в это не верит и, скорее всего, продолжит карьеру с прежним спонсором.

Вторым на подиум, установленный в приходевшем в себя после стихийного бедствия Новороссийске, «въехал» Франсуа Флик, третьим – Марек Дабровски. Первым в классе ATV финишировал Иосиф Маршасек. В знак солидарности с пострадавшими от наводнения призеры решили обойтись без душа из шампанского.

До финиша ралли, оставив позади 5153 километра маршрута по российской глубинке, добрались 28 мотогонщиков.

В автомобильном зачете «Мастер-ралли 2002» значились имена, гораздо более привычные в списках мотоциклистов. В этом сезоне на Mitsubishi выступает одна из сильнейших в недавнем прошлом мотогонщиц Андреа Майер. Год назад, тогда еще на мотоцикле, она прервала гонку после того, как, не добравшись до Пальмиры, погиб ее друг – англичанин Джон Дикон. Увы, и на этот раз ей не повезло – пришлось вернуться домой из Юхнова: на асфальтовой связке между двумя спецучастками в Тверской области с мокрого асфальта вылетел в кювет грузовик технической поддержки немецкой команды, два члена экипажа погибли. Команда приняла решение прекратить гонку.

В автомобильном зачете на Toyota выступала еще одна не менее известная мотогонщица – португалка Элизабет Джасинту. В качестве штурмана экипажа дебютировала ее подруга Соня Катарину. Они прошли весь маршрут.

Материалы подготовили Вадим АЛЕМБИКОВ, Евгений ГУСТОВ, Александр ВОРОНЦОВ, Константин КОМКОВ, Анатолий ЛЕЛЬБЕР.
Фото Юрия БОЙНОВА, Александра ШОХИНА, Владимира ГРИШУНЬКИНА.
Ведущий рубрики Николай САМАРИН.

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 Miller 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	4-12-618	60	2002	9916 \$	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati Monster 800	стритфайтер	4-12-798	72	2002	11534 \$	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati Monster 1000 S	стритфайтер	4-12-992	85	2002	13270 \$	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati Monster S4	стритфайтер	4-12-916	101	2002	14692 \$	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 620 s I. E. H. F.	суперспорт	4-12-618	60	2002	9130 \$	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 800 ss I.E.H.F.	суперспорт	4-12-798	72	2002	12068 \$	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 1000 ss I.E.H.F.	суперспорт	4-12-992	85	2002	13364 \$	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati ST 2	спорт-туринг	4-12-944	83	2002	11880 \$	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati ST 4S ABS	спорт-туринг	4-12-996	117	2002	17678 \$	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 749 S	супербайк	4-12-748	99	2002	18212 \$	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 748 S	супербайк	4-12-748	97	2002	17450 \$	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 748 R	супербайк	4-12-748	106	2002	19950 \$	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 998 BIP	супербайк	4-12-998	123	2002	20322 \$	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 999	супербайк	4-12-998	124	2002	21818 \$	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 999 S	супербайк	4-12-998	136	2002	27028 \$	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Ducati 998 R	супербайк	4-12-999	Н/у	2003	заказ январь \$	ГРАНМОТО (095) 138-00-55
Yamaha FZS 1000	дорожный	4-4-998	143	2002	11990 \$	Nexus (095) 209-16-81
Yamaha FZS 600	дорожный	4-4-599	95	2002	8400 \$	Nexus (095) 209-16-81
Yamaha TDM 900	дорожный	4-2-897	86,2	2002	11300 \$	Nexus (095) 209-16-81
Yamaha XJ600N	дорожный	4-4-598	61	2002	6200 \$	Nexus (095) 209-16-81
Yamaha XJ600S	дорожный	4-4-598	61	2002	7200 \$	Nexus (095) 209-16-81
Yamaha XJR1300SP	дорожный	4-4-1250	106	2002	11900 \$	Nexus (095) 209-16-81
Yamaha XT600E	эндуро	4-1-595	43	2002	6720 \$	Nexus (095) 209-16-81
Yamaha XV1600	чоппер	4-2-1602	63	2002	12500 \$	Nexus (095) 209-16-81
Yamaha XV51100	чоппер	4-2-1063	62	2002	11050 \$	Nexus (095) 209-16-81
Yamaha XV51100 Classic	чоппер	4-2-1063	62	2002	11400 \$	Nexus (095) 209-16-81
Yamaha XV5250	чоппер	4-2-249	21	2002	6090 \$	Nexus (095) 209-16-81
Yamaha XV5650	чоппер	4-2-649	40	2002	8850 \$	Nexus (095) 209-16-81
Yamaha XV5650A	чоппер	4-2-649	40	2002	9750 \$	Nexus (095) 209-16-81
Yamaha YZF-R1	спортбайк	4-4-998	152	2002	14300 \$	Nexus (095) 209-16-81
Yamaha YZF-R6	спортбайк	4-4-599	120	2002	12180 \$	Nexus (095) 209-16-81
Yamaha YZF600R	спортбайк	4-4-599	100	2002	10760 \$	Nexus (095) 209-16-81
Honda GL1800A2 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	2000	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	4-2-647	56	2002	9990 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VTX1800 new	чоппер	4-2-1795	103	2003	спецпредложение \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR1100 XX	спортбайк	4-4-1137	152	2003	спецпредложение \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VFR800 ABS new	шоссе	4-4-782	106	2003	спецпредложение \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR900RR Fireblade new	спортбайк	4-4-926	148	2003	спецпредложение \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR600F	спортбайк	4-4-599	110	2003	спецпредложение \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR600RR3 new	спортбайк	4-v5-600	150	2003	спецпредложение \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CB600FS	классик	4-4-600	95	2003	8990 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CB600F	классик	4-4-600	95	2003	8790 \$	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	2003	спецпредложение \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XL 1000V Varadero	турист	4-2-995	94	2003	спецпредложение \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XL 650V Transalp	эндуро	4-2-647	53	2003	спецпредложение \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XL 125 Varadero	эндуро	4-2-125	15	2002	5890 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CRF450R2	эндуро	4-1-449	56	2002	7990 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CR250R2	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 XR100R3	эндуро	4-1-99,2	-	2003	спецпредложение \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR70R3	эндуро	4-1-71,8	-	2003	спецпредложение \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR50R3	эндуро	4-1-49,4	-	2003	спецпредложение \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX500FA2 RUBICON	утилитарный	4-1-499	-	2002	9990 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX450ES/FE	утилитарный	4-1-433	-	2002	8490 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX350FE2	утилитарный	4-1-329,1	-	2002	7890 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Kawasaki VN1600 Classic New	чоппер	4-V2-1590	-	2003	- \$	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki VN1500 Mean Streak	чоппер	4-V2-1470	72	2003	14850 \$	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki VN800 Classic	чоппер	4-V2-805	55	2003	9980 \$	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki ZX-9R Ninja	супербайк	4-4-899	152	2002	12510 \$	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki ZX-12R Ninja	супербайк	4-4-1199	190	2003	15980 \$	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki ZX-6R Ninja New	супербайк	4-4-636	-	2003	- \$	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki ZX-6R Ninja	супербайк	4-4-636	118	2002	10998 \$	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki ZX-6RR Ninja New	супербайк	4-4-600	-	2003	- \$	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki ZZ-R 1200	спорт-туризм	4-4-1164	160	2002	14650 \$	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki Z 1000 New	стритфайтер	4-4-1000	-	2003	- \$	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki ER-5	неоклассик	4-2-490	50,3	2002	5798 \$	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03

Kawasaki KLR 650	эндуро	4-1-650	42	2002	6598 \$	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Suzuki GSX-1400 new	хлассик	4-4-1402	106	2002	12999 \$	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki VZ-800	чоппер	4-2-805	60	2002	9499 \$	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Урал Волк	чоппер	4-2-749	40	2002	2490 \$	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Yamaha YZF R6	спортбайк	4-4-599	120	2002	11899 \$	АВТОКОНЦЕПТ 3-63-63-63
Yamaha YZF R1	спортбайк	4-4-998	152	2002	15290 \$	АВТОКОНЦЕПТ 3-63-63-63
Yamaha Drag Star XVS 650 Classic	чоппер	4-V2-649	40	2002	9500 \$	АВТОКОНЦЕПТ 3-63-63-63
Yamaha YZF-R1	спортбайк	4-4-998	150	2002	15805 \$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha FJR 1300	туризм	4-4-1298	143	2002	16500 \$	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha TDM 900	дорожный	4-2-900	88	2002	11200 \$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha FZS1000	дорожный	4-4-998	143	2002	11700 \$	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha XVS650	чоппер	4-V2-649	40	2002	8100 \$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha XVS1100	чоппер	4-V2-1063	62	2002	10200 \$	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha XV 1600	чоппер	4-V2-1602	62	2002	13000 \$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha XVZ 1300 TF	круизер	4-V4-1294	95	2002	19900 \$	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha WR 426F	эндуро	4-1-426	40	2002	7500 \$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Зид-50 Пилот	мокик	2-1-49	3,5	2002	14500 руб.	ПБЮЮЛ "КОВАЛЬ" (095) 485-54-10
ИЖ Планета-5	дорожный	2-1-346	22	2001-2002	от 22000 руб.	ПБЮЮЛ "КОВАЛЬ" (095) 485-54-10
ИЖ Юпитер-5	дорожный	2-1-348	24	2001-2002	24000 руб.	ПБЮЮЛ "КОВАЛЬ" (095) 577-84-49
ИЖ Юнкер	дорожный	2-1-348	24	2002	40000 руб.	ПБЮЮЛ "КОВАЛЬ" (095) 577-84-49
ИЖ 2.673 Корнет	дорожный	2-1-150	5	2002	19000 руб.	ПБЮЮЛ "КОВАЛЬ" (095) 577-84-49
ММВЗ-Минск	дорожный	2-1-125	10	2002	15-16000 руб.	ПБЮЮЛ "КОВАЛЬ" (095) 485-54-10
Зид-50 Пилот	мокик	2-1-49	3,5	2001	14500 руб.	ВИРАЖ-КМ (095) 128-91-77
Зид Сова	дорожный	2-1-200	15	2001	16500 руб.	ВИРАЖ-КМ (095) 128-89-25

СКУТЕРА

Honda Silver Wing FJS600 new	скутер	4-2-582	51	2002	11990 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda JAZZ ES-ABS NISS250A new	скутер	4-1-249	20	2003	спецпредложение	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda DYLAN SES150 new	скутер	4-1-153	16	2003	спецпредложение	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda SH150	скутер	4-1-153	15,8	2003	3790 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XBR-S SZX50SX	скутер	2-1-49,4	5,64	2002	2990 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XBR-X SZX50XX	скутер	2-1-49,4	5,64	2002	2990 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda SFX50	скутер	2-1-49	5,4	2002	2100 \$	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Benelli Naked 50	скутер	2-1-49,2	-	2002	2486 \$	ИтанМото (095) 208-25-57
Benelli 491 ST	скутер	2-1-49,2	-	2002	2882 \$	ИтанМото italmoto@mtu-net.ru
Benelli 491 RR	скутер	2-1-49,2	-	2002	3322 \$	ИтанМото (095) 208-25-57
Benelli 491 RR Replika Tornado	скутер	2-1-49,2	-	2002	3432 \$	ИтанМото italmoto@mtu-net.ru
Benelli Velvet Touring 125	скутер	4-1-124,1	-	2002	4763 \$	ИтанМото (095) 208-25-57
Benelli Velvet Touring 150	скутер	4-1-152	-	2002	4972 \$	ИтанМото italmoto@mtu-net.ru
Benelli Velvet Touring 250	скутер	4-1-249	-	2002	6435 \$	ИтанМото (095) 208-25-57
Benelli Adiva 125	скутер	4-1-124,02	-	2002	6435 \$	ИтанМото italmoto@mtu-net.ru
Benelli Adiva 150	скутер	4-1-150	-	2002	6545 \$	ИтанМото (095) 208-25-57
Aprilia SR 50 IE Ditech	скутер	4-1-49,38	-	2002	3398 \$	ИтанМото italmoto@mtu-net.ru
Aprilia Atlantic 500	макси-скутер	4-1-460	39	2002	7580 \$	ИтанМото (095) 208-25-57
Suzuki Burgman AN 650	макси-скутер	4-2-650	54,5	2002	12990 \$	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Yamaha XP500	скутер	4-2-499	40	2002	9500 \$	Nexus (095) 209-16-81
MBK Booster 100	скутер	2-1-101	8	2002	2400 \$	Nexus (095) 209-16-81

МОТОВЕЛОЕХОДЫ (ATV)

Kawasaki KEF 300 «Lacota»	спорт-туризм	4-1-30	22	2003	5900 \$	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki KSF 400	спортивный	4-1-400	-	2003	7300 \$	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki KSF 50	детский	4-1-50	-	2003	2900 \$	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki KVF 650 4x4	утилитарный	Z-V-2 694	42	2003	10980 \$	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki KLF 360 4x4	утилитарный	4-1-360	30	2003	7700 \$	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Kawasaki KLF 220	утилитарный	4-1-220	17	2003	4980 \$	УЛЬТРА СИ (095) 482-51-03
Yamaha YFM 600 FM Grizzly	утилитарный	4-1-595	50,3	2002	11693 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha YFA 125 Breeze	семейный	4-1-124	8	2002	4683 \$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YFM 660R Raptor	спортивный	4-1-660	54	2002	10256 \$	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	утилитарный	4-1-660	42	2002	11693 \$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68

ТРИКОЦИКЛЫ (ВОДНЫЕ МОТОЦИКЛЫ)

Yamaha XL 700	3-местный	2-2-701	80	2002	7500 \$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha XLT 1200	туристический	2-3-1176	155	2002	11450 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha XL 700	туристический	2-2-701	80	2002	7830 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier GTI LE	туристический	2-2-718	85	2002	9500 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier RX X	спорт	2-2-951	160	2002	14750 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63

КАТЕРА

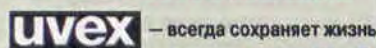
Chararral 280	отдых	2x4-8-5000	2x260	2002	119800 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Finnmaster 5700	отдых	подвесной мотор	60-115	2002	26800 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Bombardier Utopia 185 Optimax	спорт, отдых	2-6-2500	250	2002	40500 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63

СНЕГОХОДЫ

4-Stroke Touring	туристический	4-3-660	45	2002	11300 \$	Мотодор (095) 279-06-68
Paintera 800 EFI	туристический	2-2-785	140	2002	12450 \$	Мотодор (095) 279-06-68
ZR 600 EFI	спортивный	2-2-599	110	2002	10100 \$	Мотодор (095) 279-06-68
ZL 600 EFI ESR	спортивно-прогулочный	2-2-599	110	2002	10700 \$	Мотодор (095) 279-06-68
Mountain Cat 800 Carb	горный	2-2-785	140	2001	11050 \$	Мотодор (095) 279-06-68
Mountain Cat 1000	горный	2-3-999	172	2001	11600 \$	Мотодор (095) 279-06-68
Bearcat Wide Track 550	утилитарный	2-2-550	80	2002	8700 \$	Мотодор (095) 279-06-68
ZR 800 6/y	спортивный	2-2-785	140	2000	7000 \$	Мотодор (095) 279-06-68
Polaris Star Lite	прогулочный	1-1-249	-	1992	1900 \$	Мотодор (095) 279-06-68
Yamaha VT 600	спорт-туризм	2-3-593	105	2002	10362 \$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha VT 700	спорт-туризм	2-3-698	115	2002	11204 \$	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha VT 500XL	спорт-туризм	2-3-485	60	2002	8077 \$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha VK 540 III	утилитарный	2-2-535	50	2002	8603 \$	ПАНАВТО Ко (095) 937-28-11
Yamaha SXV 700MM	горный	2-3-696	120	2002	12045 \$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Рысь УС-440	утилитарный	2-2-378	40	2002	договорная	СПОРТ-ЛАНА (095) 317-74-00
Тайга РМ-500	утилитарный	2-2-500	45	2002	договорная	СПОРТ-ЛАНА (095) 317-74-00
Рысь УС-440	утилитарный	2-2-378	40	2001	договорная	ПОЛЯРНЫЙ КРУГ (095) 966-16-48
Тайга РМ-500	утилитарный	2-2-500	45	2001	договорная	ПОЛЯРНЫЙ КРУГ (095) 966-26-88

ПОДОЧНЫЕ МОТОРЫ

Yamaha FMHS 15		2-2-246	15	2002	2120 \$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
----------------	--	---------	----	------	---------	------------------------------



JB GERMAN OIL

MOTUL



KINGS TIRE

НЕДОРОГАЯ
КАЧЕСТВЕННАЯ
РЕЗИНА



DUNLOP



ты всегда на шаг впереди!

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

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ ДИЛЕРОВ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ШИН KINGS TIRE И ШЛЕМОВ UVEX

БАЙК ЛЕНД



- МОТОЦИКЛЫ
- МОТОРОЛЛЕРЫ
- АКСЕССУАРЫ
- ЭКИПИРОВКА
- ЗАПЧАСТИ

ОТ ВЕДУЩИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ
ВСЕГДА В НАЛИЧИИ

УСЛУГИ:

- Гарантийное обслуживание
- Прием техники на комиссию
- Страхование
- Ремонт



КРУПНЕЙШИЙ МОТОСАЛОН РОССИИ

тел.: 596-8100, 596-8990

www.bikeland.ru

Минское шоссе, 1.5 км от МКАД

ВСЁ,
о чем Ты
мечтал!



ОТ РАБОТЫ ПО НАЙМУ - К ФИНАНСОВОЙ НЕЗАВИСИМОСТИ

В ПРОДАЖЕ
С 3 СЕНТЯБРЯ

журнал **СВОЙ БИЗНЕС**



Нужен ли такой журнал?

На вопрос "Нужен ли такой журнал?"

92% опрошенных ответили - **ДА**
8% ответили - **НЕТ**

О чем этот журнал?

Первый в России толстый ежемесячный журнал, полностью посвященный малому предпринимательству. В нем на конкретных примерах описываются проблемы, с которыми сталкиваются индивидуальные предприниматели и небольшие компании. А квалифицированные эксперты предлагают возможные пути их решения.

В чем отличие от других журналов

«Свой бизнес» печатает информацию, интересную для малого предпринимательства, и смотрит на все события глазами предпринимателей. В нем нет экономических скандалов и политической трескотни. О бизнесе рассказывается доходчивым языком — интересно и понятно даже тем, кто не силен в экономической теории.

В чем польза этого журнала?

Морально и практически помочь россиянам, решившим открыть свое дело. Журнал дает возможность найти кратчайший путь к успеху и избежать множества ошибок при открытии своего бизнеса.

СУПЕР АКЦИЯ

В первом номере журнала объявляется конкурс бизнес-планов «Открой свой бизнес!» Его победители получают до \$3000 долларов, чтобы начать свое дело. Главные условия конкурса: предложить перспективный проект и регулярно вести предпринимательский дневник, выдержки из которого будут публиковаться в журнале.

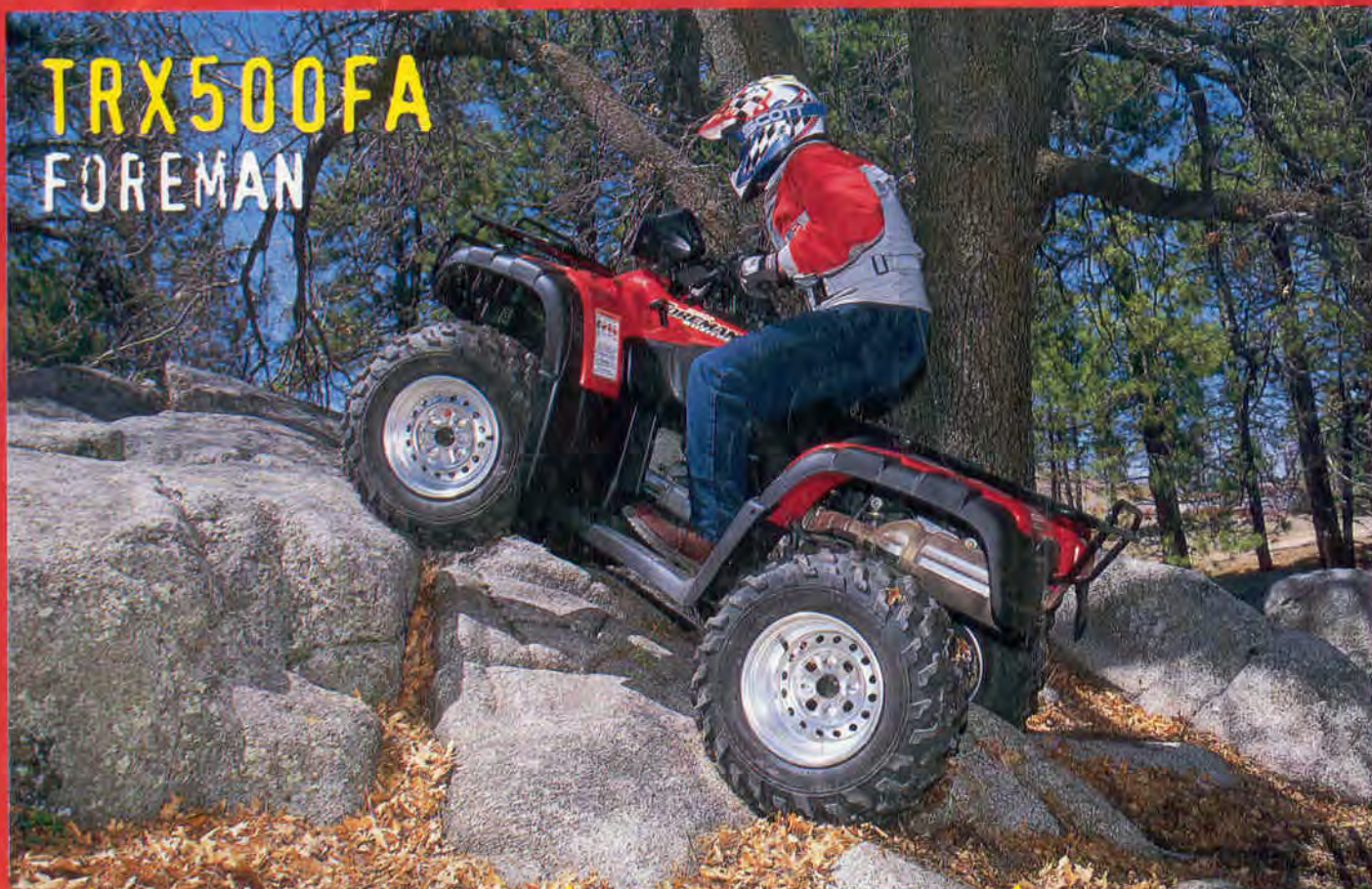


- Изменения в законодательстве о малом бизнесе
- Обзоры перспективных рынков для малого предпринимательства
- Практические советы о том, как начать свое дело
- Рекомендации экспертов: как решать типичные задачи, встающие перед предпринимателями
- Ответы консультантов на вопросы предпринимателей
- Налогообложение и кредитование малого бизнеса
- Обзоры оборудования, необходимого для ведения бизнеса
- Безопасность бизнеса
- Формирование команды и управление персоналом
- Психология бизнеса
- Опыт и ноу-хау зарубежного малого бизнеса
- Истории современников, которые начали свой бизнес с нуля и сумели добиться успеха
- Истории знаменитых промышленных и торговых династий дореволюционной России
- Обзор полезной деловой литературы и сайтов Интернета

 **HONDA**

АОЯМА МОТОРС
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР

TRX500FA
FOREMAN



Распродажа



Silver Wing 2002

Распродажа



CB900 Hornet 2002

Распродажа



Deauville NT650V 2002

Юбилейное предложение: специальная скидка при заказе мототехники 2003 модельного года

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

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. Краснодар, ООО "Макс Моторс" - тел: (8612) 64-0077 (доб.167)
г. Сочи, ООО "Макс Моторс" - тел: (8622) 60-2363

Сервис:

ул. Вавилова, 69а
тел: 134-2533
727-9282

НАМ 10 ЛЕТ

● Единая справочная: (095) 276-9000

www.aoyama.ru