

СЕНТЯБРЬ 2004

МОТО

30 страниц

**РОССИЙСКИЙ ТЮНИНГ:
ПОДКОВАЛИ
ЯПОНСКУЮ
БЛОХУ**



**ГРАНДИОЗНАЯ «ВАЛЬКИРИЯ»
ДРЭГ-МАНЬЯК – РЕЙСИНГ
СХВАТКА ДВУХ «БАНДИТОВ»
V-ROD ДЛЯ «ДАКАРА»**

ТЕСТЫ: BMW K1200S
BENELLI Tornado 900 Tre
HONDA Valkyrie Rune
KYMCO Movie XL125
REGGY RG50S1001 RG50S1201
RG50M1601
HONDA TRX650FA FourTrax Rincon





Дмитрий ДОЛЬНИК, фото Hog Wild Racing

V-ROD ДЛЯ «ДАКАРА»*

РАСКОШЕЛИТСЯ ЛИ ЮБЕР ОРИОЛЬ НА АМЕРИКАНЦЕВ?

Ну не годится Harley-Davidson V-Rod для кастомайзинга – хоть караул кричи! Конечно, огромное человеческое спасибо тебе, «Вилли Джи», за такую революционную штуковину, но не обессудь – вот уж три года прошло, а народ по-прежнему в легком замешательстве: американские кастомайзеры V-Rod так и не приняли. Исключения случаются, но какие-то неубедительные. Правда, в последнее время повели себя смелее европейцы, «Rodную чуму» кастомит немало компаний, только V-Rod, зараза этакая, сопротивляется – ни в какую не желает изменять специфическую внешность до неузнаваемости. Даже трайки из него какие-то «искусственные»: ну оттреколесили его, но «Виродом» был, «Ви-родом» и остался. Я, признаться, все ждал, когда в мире появится чего-нибудь особенное, чтобы – оба-на! – удивило и порадовало.

Похоже, дождался. Причем удар был нанесен с совершенно неожиданной стороны.

Пых-пых, кастомайзеры курят... Я не о том, что они подвержены пагубной привычке, а о том, что творение американца Скотта Уитни свело все их потуги



на нет. Хотя меньше всего Уитни, строя свой аппарат, думал о кастомайзинге...

Сказать вам, что все произошло в Калифорнии (где, судя по всему, живет колдун, который превращает в кастомайзера каж-

Вот он – красавец V-Rod (впрочем, это на чей взгляд), на котором Уитни готов пересечь Черный континент ради бесплатного номера в Дакарском отеле.



*Нет, я не пил (авт.)

дого второго), или сами догадаетесь? Наш герой Скотт Уитни – независимый инженер-консультант и владелец команды Hog Wild Racing (вообще-то «hog-wild» на американском языке значит «безудержный», но «свиное бешенство», если буквально, – тоже неплохо звучит, не находите?), а к тому же трехкратный чемпион США по кроссу на мотоциклах с колясками. В 2000 году оснащенный нитросом (!) колясочный Harley-Davidson Sportster, на котором братья Пит и Скотт Уитни дважды побеждали в Pikes Peak International Hill Climb, был окончательно уезжен. В хлам! Напомним, что PPHC



– гонка по подъему на заснеженную вершину Пайкс-Пик (она же Американская гора) – очень и очень престижное мероприятие со славным прошлым (в США старше его только автомобильная «Индианополис-500»). Трасса специфическая: 20-километровый участок гравийки ведет на макушку горы, а чтоб не скучно было – полторы сотни поворотов. Короче, братья выжали из «Спортстера» все соки. Для подобных лихих подъемов теперь требовалось что-нибудь помощнее и понадежнее.

Вместе с тем Скотт изо всех сил мечтал о «Дакаре». Для себя он твердо решил, что в мире есть только две стоящие гонки: одна – 15 минут с финишем на отметке 4300 м, вторая – минимум 15 дней с финишем где-то на краю земли. Но вот заковыка: гонки-то абсолютно разные, и аппараты для них нужны тоже разные. Так, по крайней мере, в один голос утверждали все специалисты по сайдкарам. Прикинул Уитни, что к чему... Два мотоцикла строить как-то не хотелось – ну и послал всех специалистов подальше. Решил, что он-то обойдется одним.

Начал с колес (без кавычек). Пошел в местные «Спорттовары», прикупил три автомобильных 15-дюймовых диска Keizer Wheels для ралли и обул их в раллийную же резину. Если верить Скотту, это идеальный выбор что для «Пайкс-Пика», что для «Дакара». Под эти колеса собственноручно изготовил оригинальные ступицы, закинул их в чемодан и в спешном порядке вылетел из Лос-Анджелеса напрямик в Бельгию. Представьте себе, вовсе не для того, чтобы взглянуть на «Писающего мальчика». Из аэропорта помчался в EMI Techniek Belgie (местное отделение знаменитой голландской компании EMI, которое с 1994 года специализируется на кроссовых сайдкарах). Таксист-пакистанец, косясь на увесистый чемодан, поинтере-

совался, не бомба ли в нем. На что ответа не получил. Про себя же пассажир подумал: «Да, это будет бомба».

Привезенную из Бельгии ходовую часть Скотт долгие полгода доводил до ума в своем гараже. Поначалу оснастил мотоцикл 130-сильным V-твинном от спортбайка Suzuki TL1000R. Принцип перевоплощения пустынного монстра в приземистый аппарат для «подъемов на холм» заключался в установке 13-дюймовых колес, коротких амортизаторов, низкого руля, «тонкого» сиденья и маленького бака. На новом мотоцикле братья вновь отхватили победу на «Пайкс-Пике» 2001 года... Но пришла беда: Пит погиб в автомобильной катастрофе. Скотт, который в семейном тандеме ис-

Облегченная и «униженная» версия для скоростного подъема на Пайкс-Пик.

Тянет вниз земляца-то...

полнял роль пассажира, пересел за руль, место в коляске занял сын Пита – Крейг. Вообще-то, для покорения «Дакара» Скотт изначально готовил в качестве пилота себя – Пит и раньше не разделял восторгов погибшего брата по поводу многодневной «борьбы человека один на один с природой-матушкой» – ему всегда нравилось толкаться в массовых заездах (то, что американцы называют «wheel-to-wheel racing» – «гонки колесо к колесу»).

Серьезную подготовку к «Дакару» начал в 2002 году (а это не только доводка техники и тренировки в калифорний-



Победители Pikes Peak-2003 Скотт Уитни (он справа) и Пэт Холмс. И, само собой, успешный дебютант.



ДЖИКСЕР – МАК-ДАК

Концерн Suzuki сделал решительный шаг, чтобы вернуть себе титул производителя самого экстремального спортбайка. В сезоне 2005 года всех конкурентов должен заткнуть с иголочки новый «джиксер» – GSX-R1000. Машина максимально приближена к идеальному GSX-R: но объединяет не только сходную геометрию шасси, но и своеобразная передняя часть обтекателя «лягушачий нос». 4-цилиндровый двигатель осна-

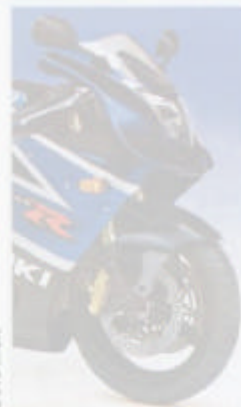


фото МСН

щен системой впрыска с двумя форсунками на цилиндр и развивает 175 л.с. – на 12 л.с. больше, чем модель образца 2004 года. Представители компании обещают, что мотоцикл будет легче нынешнего рекордсмена в 1000-кубовом классе – Kawasaki ZX-10R с его 170 кг сухой массы. Новинку уже представили на дилерском собрании в Лас-Вегасе, но официальный ее дебют состоится в сентябре на Ektremot-2004.

V6 ИЗ ЧЕХИИ

Английская гоночная команда World Championship Motorsports и чешская компания Blata подписали соглашение о совместной разработке гоночного мотоцикла с 6-цилиндровым V-образным двигателем. Партнеры из Англии хорошо известны – они привели к многочисленным победам мотоциклы Red Bull Yamaha, теперь же замахнулись на создание собственной машины. Чешская фирма, основанная в 1990 году, успела зарекомендовать себя как один из ведущих производителей гоночных мини-байков. Значит, тоже выросла из детских штанишек... В конце концов, должен же кто-нибудь продолжать традиции, заложенные мастерами Jawa и CZ!

ГДЕ НАЙТИ ГРЯЗЬ?

Продажи мотоциклов и автомобилей в Германии падают, а вот мотовездеходов растут как на дрожжах. Если в прошлом году немцы купили более 16 000 «квадров», то только в первой половине нынешнего – 14 800! Причем прикиньте: бюргеры отдадут предпочтение тайваньским маркам больше всего «западают» на продукцию Standard Motor, на втором месте по популярности в стране – Kymco, Yamaha «нервно курит» на третьем месте... И где они в чистенькой Германии грязь находят?

ских дюнах, но и увлекательные поиски 75 000 евро для дакаровского стартового взноса). И главное: его осенила свежая для американцев мысль о том, что мотоцикл, которому суждено стать триумфатором африканских пустынь, должен быть «Харлеем». А V-Rod со своей продвинутой «водяной» (1130 см³ против неполного литра у Suzuki, но на 15 л.с. скромнее – а к чему на бездорожье чрезмерная форсировка и высокие обороты?) лучше других подходит на эту роль. Компания Harley-Davidson, когда Уитни их порядком достал со своим наполеоновским планом, пообещала на правое дело отжалеть два «нулевых» «ви-родовских» мотора. Однако по каким-то причинам в Милуоки затормозили с их отправкой (то ли ящик некому было забить, то ли случилась еще какая досадная мелочь), а к тому времени (вот ведь совпадение!) двигатель Suzuki нежданно-негаданно возьми да и накройся. А с тем накрылся и план попасть в том году на «Дакар».

«Пустынный» V-Rod был готов лишь в начале 2003 года (пару недель ушло на кромсание рамы – габариты «харлеевского» движка оказались поболее). Родился он весь из себя злой и опасный. 330 кг сухого веса, рычажная передняя вилка (по канонам сайдкарского жанра), 62-литровый запас топлива (основной бак разделен на два автономных, каждый с собственным бензонасосом, плюс дополнительный бак под седлом), GPS и прочие подобающие случаю штучки. Способен красавец на 160 км/ч.

Дебют случился на Pikes Peak-2003. И снова первое место! В коляске тогда трясся Пэт Холмс из Колорадо, а вот для «Дакара» Уитни подыскал более опытного «пассажира» (сыну отказал – от греха подальше). Да что там, опытного – не то слово! Удо Дедерикс – владелец бельгийской колясочной мастерской QuickSide, трик-

ды участвовал в «Дакарах» на грузовиках, дважды выиграл Тунисское ралли в классе ATV и дважды был чемпионом Германии по кроссу на мотоциклах с коляской. Идеальный «пассажир» – пробы ставить некуда! К тому же, по словам Скотта, жутко силен. Если, тьфу-тьфу, стрясется какая поломка, Удо может запросто извалить на плечи мотоцикл вместе со Скоттом и донести до финиша. Жуткий тип...

Команда настроена решительно – не просто поучаствовать в «Дакаре-2005», который стартует в январе из Барселоны, но обязательно финишировать. Уитни считает, что они будут первыми, кто это совершит на мотоцикле с коляской. В каждом «Дакаре» один-два мотоцикла с коляской выходят на старт, но всякий раз их «съедает» пустыня. В 2000 году один сайдкар все же дошел до финиша, но тогда треть пути экипажи преодолели по воздуху – всех загрузили в летательные аппараты, чтобы избежать нападения террористов, а потому Скотт не без оснований это достижение игнорирует. Ну и, конечно, никому еще в голову не взбрело участвовать в легендарном марафоне на «Харлее».

Понтуются? Не похоже. Ведь не юнцы, мужикам глубоко за сорок (вообще-то этот возраст для «Дакара» – самый сок), у каждого по 30 лет колясочно-внедорожного стажа.

Шеф мероприятия Юбер Ориоль пообещал из собственного кармана оплатить безудержной команде отель в Дакаре, если их V-Rod финиширует. «И мне действительно позарез нужен этот чертов бесплатный номер!» – горючится Уитни. В его тоне угрожающие нотки.

Либо Ориоль останется при своих деньгах, либо... Ой, боюсь не останется. ❖

Автор выражает благодарность Скотту УИТНИ за помощь в подготовке материала.

Что там, в коляске – не ящик ли под зад для зимней рыбалки?..
Мудро: мало ли куда занесет!

