

МОТО

ЭКСПЕРТ

ЖУРНАЛ КАТЕГОРИИ **A**

II/I5 www.motoxp.ru



2+



БАЈАЈ ВСЕРЬЁЗ И НАДОЛГО

МУЛЬТИТЕСТ

KTM Duke 390 ABS
и SYM Maxsym 400i ABS 26

ТЕСТ

Yamaha MT-09 Tracer 14

Suzuki DL650A V-Strom 20

Polaris Ranger 800 6x6 44

РЕТРО

Jawa 350-354/04 34

ВЕЗДЕХОД

BRP Can-Am Maverick Turbo 48

ULTRA

Дрэгбайк на базе Suzuki GSX-R 54

МАРАФОН

BMW R nineT 62

ФОРМА

Мотоциклетные джинсы 68

Сумки Amphibious 76

ПУТЕШЕСТВИЕ

По Европе 82

ОПЫТ

Правильное питание в дороге 92

СЕМЕНТ

Семейство Honda Fireblade 96

СПОРТ

BMW GS DAY 104

Can-Am Trophy 108

99%

Свой асфальтовый «Дакар»

Если есть мечты – значит, ты живёшь. Ну а жизнь бывает разная – это уж всем понятная истина. Вот только часто мечты находятся в заточении и гонениях от наших личных особенностей и обязательств, как и приоритетов, ими поставленных

★ ЛЕКСАНДР ЛИСИЦИН
ФОТО АВТОРА И МАРИНЫ БОРИСОВОЙ



Пробег по Европе составил 9555 километров, как в ралли «Дакар»

В моей мотожизни был большой перерыв – более 15 лет не использовались моторизованные двухколёсные средства передвижения. Подогревали интерес к мотоциклу собственные проблемы по части здоровья и примеры двух человек. Это Берт Монро из Новой Зеландии, ставивший рекорды скорости в очень даже зрелом возрасте, и Дейв Барр из США, оставшийся без ног после подрыва на mine в Африке, он на протезах совершил кругосветку и ещё несколько многотысячных пробегов по разным континентам мира. Заезжал и к нам, в Москву, в начале 90-х. Ведь могут же, даже при наличии проблем.

Так три года назад, после многих событий в жизни, не особо добавивших здоровья, нами был куплен недорогой «китайчонок», которого быстро сменил «тайванец». На них вспомнились навыки управления, научилась ездить на мотоцикле жена, сдал экзамен на водительское удостоверение племянник, а ещё и я восстановил опыт путешествий. Выезжал, правда, один раз в Ростов-на-Дону, и разок в Киев. Войны тогда на Украине не было, можно было спокойно пересекать границу соседней страны. Однако на 250 кубах вдвоём дальше подмосковной

бетонки не особо поотдаёшься. Некий «потолок» достигнут, и надо менять технику, о чём в ноябрьском номере «Мотоэксперта» за 2013 год мы отчитывались.

И вот в прошлом году благодаря настойчивости жены (как тут мне повезло!) было подано объявление о продаже мотоцикла в самом конце сезона. Это в то время, когда продать с рук мотоцикл практически невозможно. И чудо случилось – мотоцикл был продан. А вот осенью покупать новый мотоцикл – самое время, при условии, конечно, что желаемая модель в нужной комплектации осталась у дилеров. И тут удача была с нами, середина октября – и новый мотоцикл куплен. А погода прошлой осенью позволила аппарат обкатать. Законсервированный

и зарегистрированный «ДиМАНА», он же «Димон» или Yamaha XJ6 Diversion ABS по ПТС занял недолго пустовавший угол в гараже, после ноябрьских праздников закрыл сезон прошлого года.

Но нам с женой в медвежью спячку завалиться не захотелось, потому что покупка нового мотоцикла была вторым шагом в подготовке пробега по Европе. Первым же шагом был приезд сестры из Франкфурта-на-Майне и её приглашение у них погостить. Вечером обсудили с женой и решили, что надо выбраться в гости. И тут «обороты» пошли в гору – самолёты надоели (по работе много летал), поезд долго, машина дорого и очереди на границе. Значит, мотоцикл! И как 250 кубиков выросли до 600, я уже описал выше.

Мототоксикоз практически не мучил прошедшей зимой, так как некогда было маяться, время тоски по сухому асфальту заполнилось подготовкой к путешествию. В самом начале планирования маршрута были намечены две обязательные точки для посещения – место жительства сестры (Франкфурт-на-Майне) и Барселона – я давно мечтал посетить этот город. А дальше полная свобода передвижения. И тут помогло единство интересов – всего за неделю у нас с женой план был готов. Я на «Димоне» через Минск, Брест, Варшаву и Берлин во Франкфурт, что на реке Майн. Там привал, отдых и ожидание прилёта «второго номера». Жена работает, отпуск всего две недели. А далее вдвоём в Баварию к её замкам





На бесплатных дорогах есть города, которые стоит посмотреть

по романтической дороге. Затем через Альпы и до Венеции «рукой подать», где тоже несколько дней – там есть что посмотреть. Потом в Геную по перевалам и по Средиземноморскому побережью на Марсель – вперёд в Барселону, к творениям архитектора Гауди. Принялись бронировать жильё и авиабилеты. Супруге надо долететь до Франкфурта-на-Майне, а после из Барселоны улететь. Покупая заранее билеты, можно прилично сэкономить. С бронированием жилья проблем не было, в интернете предложений огромное количество на любой вкус и кошелек. Сейчас почти все кемпинги обзавелись страницами в интернете и e-mail. Через электронную почту списался, выяснил, что в мае у них цены ещё по низкому сезону и в бронировании нет необходимости. Разброс цен – от € 12,5 в Берлине до € 19 за установку палатки в Лионском кемпинге. Маршрут прокладывали не из желания получить звания «железных задниц», а исходя из своих возможностей. Дневные пробы с учётом осмотра популярных достопримечательностей были определены 250–300 км в день, а от места к месту, без осмотров – 600–700 км максимум. Тут приходилось брать в расчёт свои индивидуальные особенности.

А для путешествия ещё надо превратить дорожную модель в «туриста». Мониторинг отечественных салонов, их ассортимент и отсутствие необходимого скарба усадили за ноутбук, который переправил нас в германский магазин. Немцы оперативно и чётко прислали всё по почте, а с учётом доставки всё вышло дешевле, чем в Москве. Тут нам повезло, до введения нового лимита на стоимость посылок мы проскочили. А итальянский производитель кофров даже ввёл в ступор. Я пытался сэкономить на личинках для кофров, думая по старой традиции пометить их «заплатками» – € 20 за комплект из трёх одинаковых личинок под один ключ пожалел, но когда распаковывал посылку,

в боковом кофре обнаружил объёмный пакет. Интересно, что это? К моему удивлению там находилась личинка с таким же ключом, как и у боковых кофров, для установки на центральный кофр. Молодцы производители! Раз ты купил боковые кофры, наверное, центральный у тебя уже есть. Порадовало, что защитные дуги встали на место без помощи кувалды и рашпиля. Приобрели также удлинитель крыла, наборы для ремонта шин, тросов и розетки-прикуриватель.

О последней штуке: собственный 12 вольт и удлинитель с розеткой-прикуривателем в 5 метров здорово помогут экономить евроалюту при ночёвках в кемпингах. В большинстве кемпингов за предоставление 220 вольт

берутся отдельные € 5–7. А для дальнейшей поездки можно безболезненно от собственного аккумулятора зарядить за ночь блютузгарнитуры, шлемов, навигатор и телефон.

Палатки и спальники, конечно, съедают приличный объём кофров, и долгими поисками была найдена летняя палатка однослойная, но компактная. Для начала лета она подошла, и средней интенсивности дожди палатку не затопили, а несколько капель и мокрый потолок не превратили эти ночи под дождём в мучение. Мучения некоторые были при первом подборе необходимого и желаемого в поездке, да ещё и чтобы это всё поместилось в кофрах. Тут опять супруге очередная благодарность, как принявшей «африканский» вариант женской не мотоциклетной экипировки – бусики и трусики... Аскетично, конечно, для женщины получилось – джинсы, кроссовки да пара футболок. На рауты светские нас не звали, и флакон с лаком для волос ужился с баллоном смазки для цепи. Ура! Поместились, но пришлось понимание огромной ценности каждого кубического сантиметра мотоциклетного багажного пространства.

Тут и японцы постарались в экономии места. К пакету приложенного инструмента отнёсся по привычке



Во Франции есть перевалы адреналиновые и виды горные дивные

скептически и начал набирать свой – пассатижи, ключи, чтобы снять колесо, подтянуть цепь... Собрал, решил сверить со штатным и, подержав его в руках, понял, что в нём есть всё необходимое – и лампу заменить, и нужную гайку крутануть, чтобы цепь подтянуть, отрегулировать подпор пружины заднего маятника, да и сделан компактно с качественными универсальными удлинителями и ключами.

Помогало нам разумно расходовать средства и то, что жена летела со своим спальником и надувным матрасом, а объём, который эти предметы освободили, заняла вода и консервированная еда из продуктового дискаунтера. Бутылочка воды 0,5 литра за € 1,5–2 на трассах в Европе – это «нормальная» цена. Так в

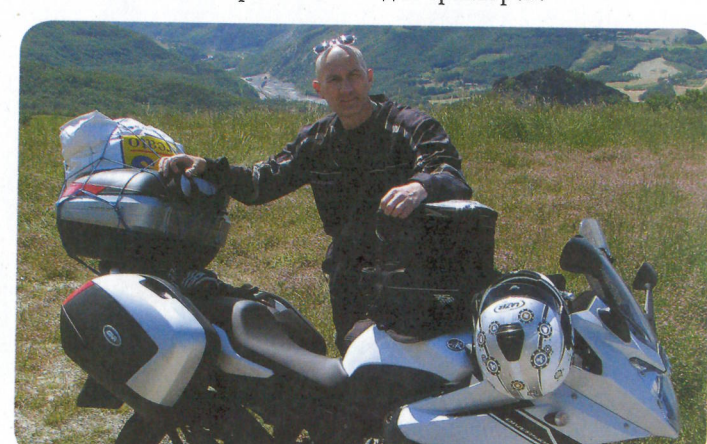
одиночном «полёте» дорогой придорожный сервис не опустошал кошелек пенсионера.

Получение визы не вызвало проблем при наличии вызова от родственников. Аккуратно собранные бумаги и электронная запись через интернет. В назначенное время в посольстве Германии собеседование, через неделю получение паспортов с визами. Это «эконом вариант», а если в будни не вырваться, то к услугам визовый центр, но при этом за их услуги придётся платить.

Вот и майские праздники – старт! Поехал, буднично, но терпимо. Минка по качеству лучше киевской трассы. В прошлом году после Обнинска до Троеборного на М3 больше стоял на подножках и думал о необходимости эндуро для таких дорог. По М1 на дорожном

мотоцикле ехать можно сидя. Минские дороги более ухоженные, чем российские, но колеиность сгоняет всех в левый край. А вот за Бугом всё уже очень аккуратно в профилях дорожных полотен – это уже Евросоюз. Но помните, на пунктах оплаты дорог Польши часто замечал полицию с радаром, и на бесплатных дорогах встречались «засады», в разговорах с ними не участвовал, так как со скоростью не хамил. Да и в прочих местах дорог территории, именуемой ранее СССР, с радаром по трассе дежурят гаишники. Более заправные замеры скорости движения транспорта доверены автоматам, а вот французские – ещё и в спину смотрящие. Несколько всплывало в след, но при выезде из ЕС оплатить квитанции меня не просили.

На магистралях особо смотреть нечего, города издали да хорошие дороги, на них места отдыха, фастфуд-забегаловки, благоустроенные туалеты. Только названия на развилках да отличия в разметке и дорожных знаках помогут понять, в какой вы стране находитесь. Разве что в Германии есть ещё участки без ограничений скорости. Но это не Бонневиль соляной, хотя под 200 км в час и порой побольше едут. Но в левых полосах никто не «висит», обогнал и вправо прижался по максимуму, даже если кто на Porsche или спортбайке. Правые стороны европейских дорог грузовики не убили, это в Беларуси и России ямно-колейные правые полосы больше подходят для тракторов.





Приезжающим в Венецию – перехватывающая парковка € 23 за день

А вот на бесплатных дорогах есть города, которые можно посмотреть, и дороги, которые стоит пройти. Переход через Альпы в середине мая встретил нас снегом со стороны Инсбрука и летом в Больцано. Ёлочки в снегу, снежная каша под колёсами – очень романтично. А вот если в Геную поехать через Пьяченцу, то это маршрут, где можно себя проверить, и на котором в выходные много мотоциклистов. Но вот из сотни встретившихся мотоциклистов только один был на круизере, не для них эта дорога. Камер там нет, трасса не убитая, но не широкая, с поворотами на 360° и уклонами под 14 %. Есть где адреналин пустить в кровь, но на каждой второй шикане по паре венков в память... Жизнь глупа без риска – но разум всё же победит. Также и во Франции есть перевалы адреналиновые и виды горные дивные, тот же Монистроль, окрестности Манд, Перпиньян... Это что посмотреть. А чтобы это сфотографировать, необходима хорошая погода и фотокамера или у «второго номера», или на шлеме.

При поездках по Западной Европе есть важный момент – заправочные станции. На магистралях их хватает, возле каждой указатель, сколько до следующих заправок, порой с указанием стоимости топлива.

А вот на бесплатных трассах расположены они неравномерно, запас бензина при наличии места в багажных ёмкостях не мешает однозначно. Так же следует учитывать, что в выходные АЗС на внемагистральных дорогах работают не все, а оставшееся большинство функционирует в автономном режиме со следующими нюансами по оплате: только по карте, только за наличные и по наличному и безналичному варианту одновременно, что бывает не часто. Есть шанс подъехать к заправке на «последних каплях», а можно и не дотянуть. Под вечер стояли у колонки АЗС с почти пустым баком. Перепробовали с полдюжины банковских карт ведущих российских банков (и дебетовые, и кредитные), но не признавала их немецкая колонка. Переехали на следующую АЗС, оператор другой, а результат тот же. Ещё одна колонка, к которой дотянули уже на последних каплях, наличные тоже не брала, пару раз просили подъезжающих заправить нас по их карте, а мы отдали бы наличные... Русские номера да и английский язык в Германии в малом ходу, настороженные взгляды и отказ, один, второй, третий... Вот тебе и европейское гостеприимство. Хорошо, не вызвали полицию, ведь «повод» был

– русские пробуют мошенническую схему на автозаправке. Появилась перспектива жить тут до понедельника. Палатка и консервы есть, вода тоже. Француз, гражданский пилот, спас – внимательно и спокойно выслушал, улыбнулся, заправил по своей банковской карте и забрал нашу евро двадцатку. Обмен благодарностями и пожеланиями – спасибо тебе, добрый человек!

А во Франции, заправившись на € 23 по карте, вечером в палатке обнаружил, что со счёта «ушло» 120... Караул, грабят! На чеке нет ни телефона, ни e-mail. Воображение нарисовало картину общения в офисе московского банка – заявления, объяснительные, туманная перспектива возврата € 97. Но через пару дней они вернулись, а общение с сестрой подтвердило, что многие операторы берут на депозит € 120–150 на два-три дня, из него заправляешься, а неиспользованные возвращают. Чтобы избежать мучительного ожидания возврата или его отсутствия, старайтесь заправляться за наличные, держите запас купюр необходимого номинала под объём вашего бака. Наличные – € 500 на многих АЗС даже в будние дни не берут, о чём информируют наклеенные на каждую колонку стикеры, а в выходные имейте

купюры в € 5, 10 и 20, автоматы на топливораздаточных колонках сдачи не дают. Да, и в шлеме на французских и испанских АЗС по заправке пройтись спокойно не выйдет – персонал очень настойчиво попросит вас снять «шапку-невредимку». Несколько десятилетий назад мотогангстеры после своих набегов на кассы заправок завели этот обычай в Европе.

С небольшими отелями тоже интересно. Время заселения, указанное на сайте – до 23:00 – ещё не значит, что в девять вечера тебя встретит портье, проводит в номер. Приезжаешь, отель открыт, на стойке ключи с бумажкой – там твоя фамилия, «Россия» и неразборчивый номер из пары цифр, последняя точно «2». Этажей три, на третьем этаже дверь с данной цифрой открылась, но там вещи, номер обжит. Быстро закрываем, опускаемся ниже, при попытке открыть номер «2» второго этажа толкаем ключ дверного замка, который вставлен изнутри номера. «Поджав хвост», быстро на первый этаж, где и находим очередной второй номер, ключ к замку подошёл, убрано, номер пустой – значит, наш. На АЗС «мошенничали», а тут чуть в «домашники» не попались. Полицию никто не вызвал, в КПЗ не попали.



BSEmoto



KIDS PRO

88 кубовый мотор
с полуавтоматом
Вилка «переверт»
Гидравлические тормоза
Электростартер

175
Moscow studio

63 300 P

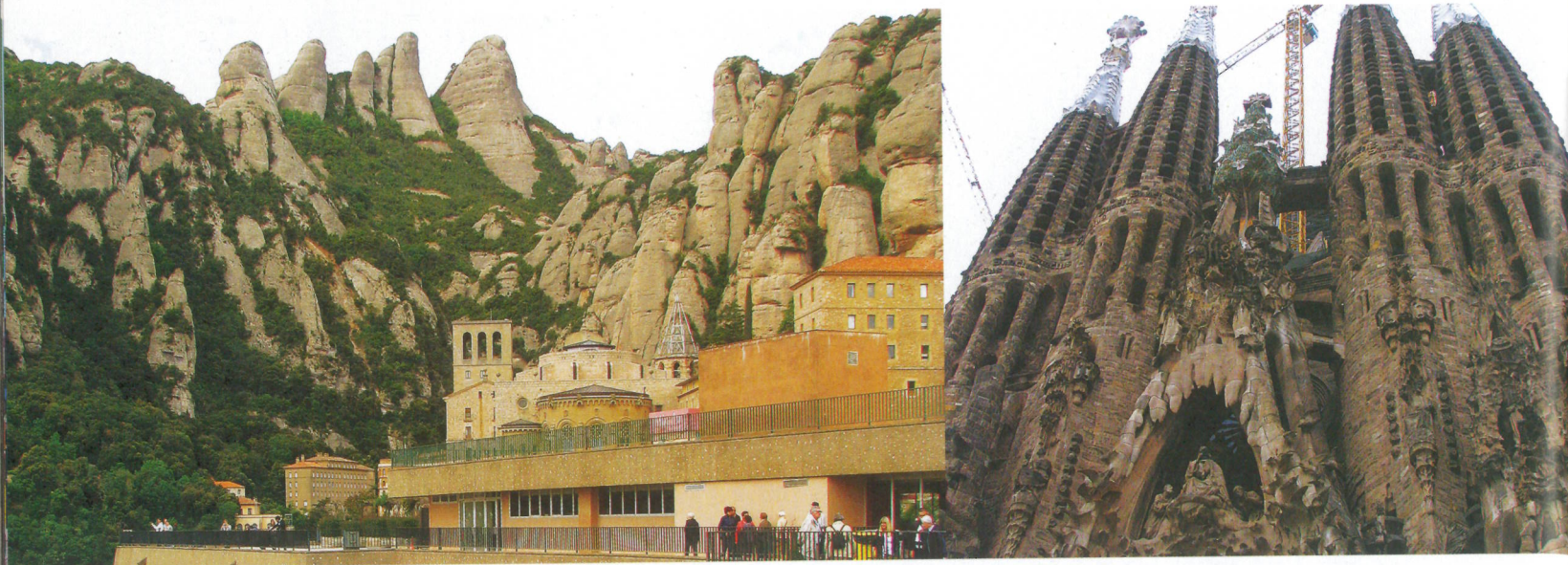


125 кубовый
2 клапанный мотор
Электростартер
DB killer
Усиленная цепь
с покрытием
Алюминиевый руль
Rim-lock
Обновленная графика

При покупке техники
предъявите купон и
получите подарок

BSEMOTO.PRO

приглашаем к сотрудничеству дилеров
тел.: (499) 922-43-34
e-mail: info@velocityk.ru



В Европе язык жестов более действенный, чем английский

Приезжающим в Венецию предупреждение – перехватывающая парковка, что для двухколесных, что для четырех, оплачивается одинаково – € 23 за день. Крепко. Так что выбирайте место на подъезде для парковки и подъезжайте на общественном транспорте. А лучше кемпинг или отель с парковкой. Город тем и прекрасен, что водные автобусы, катера-такси, даже водные грузовички и термобудки как гондолы в каналах есть, а вот на суше только пешеходы.

В той же Венеции украинские граждане очень помогли «москалям». Петляя между каналами и зайдя в магазин с супругой, мы стали спрашивать на английском о товарах, одновременно переговариваясь на русском. Барышни предложили нам перейти на родной язык. Товары обсудили, о жизни поговорили, политиков поругали... И тут я вспомнил о проезде платного участка к Венеции под дождем, намочивший билет, отказ автомата его принять для оплаты, разговор с оператором, получение квитанции на оплату в € 63 (при стоимости проезда участка от Больцано до Венеции в € 19) и настойчивое обращение оператора не оплачивать данную сумму. Во время этих манипуляций у терминала оплаты проезда за спиной не раздалось ни одного

автомобильного гудка и не слышалось ругани, вот тебе и итальянцы, поспокойней многих россиян получают. А в гостинице, посмотрев квитанцию с обязательством в 15 дней погасить долг, потом приличная пеня за просрочки, видеокамеры на пунктах оплаты круговые. Можно так «чёрную метку» вместо Шенгенской визы получить. Заходил на сайт, указанный на квитанции, он только на итальянском, онлайн-переводчик при данной скорости подключения к сети не работал. Расстроился, мало кто любит долги. Рассказал барышням в магазине о проблеме оплаты дорожного проезда, показал квитанцию. Без всяких проблем они с городского телефона позвонили по номеру, указанному на квитанции, итальянский знают отлично,

всё объяснили. Надо ехать срочно, так как пятница, пункт «разбора полётов» в выходные не работает. А в субботу мы уже в Геную выезжать должны.

Жена осталась бродить по Венеции, я поехал в гостиницу и в пункт выезда с платной магистрали. А он автономный, диспетчер на английском объяснил, что «пункт разбора проезда» в километре от данного, а вот ранее при телефонных переговорах мне не рекомендовали въезжать в платную зону. Дилемма – разобраться с проблемой на территории с оплатой, а за шлагбаум въезжать не советовали. В карман перед пунктом оплаты заехал парень на «каблучке». Подошёл к нему, прошу подвезти, он с английским языком вообще никак. Согласился, бегу в кофр

упаковать шлем. Сигналит, рукой машет, выходит из машины, зовёт меня, возвращаюсь. За пару минут мы изобрели и освоили новый «придорожный европейский язык», из которого я понял, что мне не надо ехать с ним, что до пункта «разбора проезда» более 1 км, ходить нельзя, а проехать до него можно и выехать так же без проблем, он стартует – «делай как я», я двигаюсь за ним. Вижу «центр разбора» и парковку перед ним, останавливаюсь, а мой проводник проезжает шлагбаум, выходит из машины опять зовёт – езжай ко мне! Проезжаю, билет автомат принимает и даёт проезд без оплаты. Парень объясняет, куда мне идти и указывает на выезд с дороги в сторону Венеции. Обмен рукопожатиями. Везде можно понять язык жестов, а при желании и помочь! Пять минут общения в пункте управления дорогой, аннулирование чека на € 63 и последующая оплата € 19 дало покой бродяжьей душе – долгов в Европе нет.

Про язык жестов и помощь есть ещё интересные моменты в поездке. Этот «интернациональный» язык использовался ещё дважды – в Варшаве, в поисках кемпинга, навигатор по широте-долготе вывел на какой-то очень охраняемый объект, от которого я предпочёл побыстрее удалиться.



Про поездку можно сказать: просто здорово!

Чуть отъехав от стратегического польского объекта, обратился на английском к поляку за помощью и так же, не сговариваясь, мы перешли на «придорожный европейский». Далее – «делай, как я», более километра петляний, и перед нами потерянный мною кемпинг. В пригороде Венеции заплутал, но там меня «вела» барышня к сапожнику, так как дождевой бахил супруги разошёлся по шву, и через предварительно загруженный итальянско-русский словарь я просто показывал слово с написанным предметом поиска. Очень рекомендую в смартфон загрузить словари с языками всех пересекаемых стран, места в памяти гаджета много не украдут, а реальную помощь всегда окажут. И об оказывающих нам помощь людях – все

проводники или разворачивались после доставки меня к месту поиска, как поляк или итальянка, или останавливались и давали окончательные подсказки, как парень на «каблучке». Во всех бы странах и уровнях управления ими общались бы мы так. В мире был бы только мир.

Про поездку можно сказать: просто здорово! Это несмотря на утренние заморозки при проезде Бреста, дожди, висевшие над нами почти все переезды и затихающие при экскурсиях в городах и замках. А снегопады в горах в середине мая! Нет плохой погоды – есть неподходящая экипировка. На обратном пути в водном тумане на автобанах под ливнем почти весь перегон от Франкфурта-на-Майне до Берлина проехал 500 км. Дождевик всё же

пропускает воду, по липучкам и молниям, остался сухим только маленький кусок спины. Тут очень помогла особенность систем отопления в Германии – батареи отопления на лето не отключают. В палатку не пошёл, снял комнатку с удобствами на этаже и, открыв вентиль радиатора, стал сушить амуницию.

Что о мотоцикле – только позитив. Мотоцикл не подвёл. Пару раз выручала установленная ABS, не зря она в Европе станет обязательной со следующего года. Один раз подтянул цепь, немаленький спрей со смазкой ушёл полностью, во Франкфурте на обратный ход был куплен небольшой 200-граммовый баллон. Тут в мотомагазинах есть много чего на разные пробеги и разный объём, мы только начинаем

моторизоваться цивилизованно, есть над чем работать нашим продавцам. Расход составил в среднем 5,47 литра на 100 км пробега. Угара моторного масла не замечено. Одна деталь всё же прилично износилась – резиновая накладдка на рычаге КПП.

Не могу не сказать слова благодарности жене, родным. Огромная благодарность врачам – Вере Борисовой, Дарье Мельниковой, Юлии Шашко и Юлии Шор, Николаю Серёгину, Фёдору Ступину и Филиппу Палеву. Без них данная поездка бы не состоялась. Верьте в себя и свои возможности, старайтесь использовать по максимуму свою волю и силы! Не сгибайтесь под натиском проблем! Мечта всегда может воплотиться в жизнь – в мире есть что посмотреть!

