

БАЙК

№7 (42) ИЮЛЬ 2010

ЖУРНАЛ О МОТОЦИКЛАХ

РЕКОМЕНДОВАННАЯ ЦЕНА 19,50 ГРН



ТЕМА НОМЕРА

КОРОТКОЕ ЗАМЫКАНИЕ

Электробайки
наступают
по всем фронтам

ЭКСКЛЮЗИВ

350 SX-F

кроссовая революция

+ супер-тест линейки эндуро КТМ 2011

КАК ЭТО РАБОТАЕТ

МотоСТО

Чем официальный
мотосервис лучше
«гаражного»

ДАЛЬНОМОТО

Памир

Путешествие
на вершину
советской Азии

ТЮНИНГ

XR400R

Rally Raid Edition

Раллийный мотоцикл
своими руками



ТЕСТ-ДРАЙВ Honda CB1000R ■ Yamaha XVS650 Drag Star ■ Yamaha XJR400

БАИК

№7(42) июль 2010

Руководитель проекта: **Тарас Мыцканюк**
taras@bikemagazine.com.ua

Шеф-редактор: **Андрей Титаренко**
tytar@bikemagazine.com.ua

Редактор раздела «Offroad»: **Игорь Клапко**
klapko@bikemagazine.com.ua

Дизайн: **Михаил Пихота**
pihota@bikemagazine.com.ua

Литературный редактор: **Олег Свиначук**

Фотограф: **Руслан Рагуляев**
foto@bikemagazine.com.ua

Цветокоррекция и препресс: **Марина Ткаченко**
marixaha@bikemagazine.com.ua

Реклама: **Елена Коц**
ad@bikemagazine.com.ua
067 403 23 00

Над номером работали: **Александр Шигивалеев, Дмитрий Герштейн, Алексей Пилипенко, Антон Жуков, Олег Карпяк**
Благодарности: **Honda Italia, Юрию Коноде и компании "Автоклуб-С", Владимиру Рошину, FPS Racing, Ольге Олексюк**

Соучредители:
Тарас Мыцканюк, Андрей Титаренко

Адрес для писем
а/я 96,
Киев, 04070
Адрес редакции:
Киев, ул. Туровская, 9, оф.34
Телефон/факс: (044) 501 74 68
email: info@bikemagazine.com.ua
www.bikemagazine.com.ua



Издатель
AT Automotive Media
ул. О. Телиги, 41а
Киев, 04086

Рекомендованная цена: 19,50 грн.
Подписной индекс ДП «Пресса»: 98644.

Свидетельство о регистрации
КВ № 12282-1166Р от 12.02.2007
Отпечатано в типографии ООО «Новый Друк»
Киев, ул. Магнитогорская, 1
тел.: (044) 537 24 00

Подписан в печать: 31.06.2010
Заказ №10-4887
Тираж: 23 000 экз.

Редакция не несет ответственность за достоверность информации, опубликованной в рекламных объявлениях, а также информации о мероприятиях, предоставленной их организаторами. Мнение автора может не совпадать с точкой зрения редакции.

При цитировании ссылка на журнал БАИК обязательна.

Перепечатка материалов журнала БАИК, в том числе в электронных медиа, без письменного разрешения редакции запрещена.

Все цены на товары и услуги, указанные в редакционных материалах, приведены исключительно в ознакомительных целях.

Материалы, обозначенные знаком © публикуются на правах рекламы.

© AT Automotive Media 2010
БАИК – зарегистрированная торговая марка.



ОБЛОЖКА: **ROMERO S.**

По вопросам распространения и подписки обращайтесь к Владимиру Иорамашвили, тел.: (044) 360 10 26, sales@bikemagazine.com.ua

В номере:

Есть девушки-супермодели, есть секс-бомбы и просто симпатичные. CB1000R - это идеальная женщина



30

6 Письма

НОВОСТИ

- 8** Травма Росси, выбившая чемпионский подиум у него из-под ног; еще более туристический Triumph Sprint GT; круизер Honda VT1300CS Sabre, доступный для американского рынка; обновление кроссовой линейки Kawasaki; смерть Денниса Хоппера

ДИСКУРС МОТОФЕМИНИЗМА

- 16** Оля Булатова не простая мотоциклистка. Она занимается стантрайдингом, исполняя трюки в тандеме с Андреем «Мишаней» из Hooligan

ТЕМА НОМЕРА

20 Электробайки

В прошлом веке электрический мотоцикл был прихотью изобретателей. В новом тысячелетии такой байк способен на равных конкурировать с бензиновыми двухколесными

ТЕСТ-ДРАЙВ

30 Honda CB1000R

Хонда снова сделала это – идеальный стрит с характером

34 Yamaha XVS650 Drag Star

Если бы не 2007 год выпуска, можно было бы ставить этот мотоцикл в рубрику «Ретро»

38 Yamaha XJR400

Старичок XJR400, который уже много лет мучают ученики мотошколы FPS

ДАЛЬНОМОТО

40 На Памир

Отчет о поездке на вершину мира парней на шести BMW R1200GS

47 Радость простых дорог

Киев – Фастов – Белая Церковь – Киев: маршрут выходного дня

СПОРТ

48 Страсти по кольцу

Чемпионат Украины по ШКМГ скорее жив, чем мертв. Международный скандал вокруг гонщика CrimeaGP Ukraine

50 Isle of Man TT

В этом году на турист-трофи о. Мэн не было равных британцу Иэну Хатчинсону – он выиграл сразу пять гонок

52 Новости

МотоГП без Росси; Мото2 во главе с Элиасом; слухи о переходах – Стоунера в Хонду, Росси в Дукати

54 Stunt Station

OFFROAD

56 Супер-тест KTM

Продолжение репортажа о поездке делегации БАИК на премьер-тест оффроудной линейки KTM 2011. Под прицелом – все эндуро фирмы и революционный 350-кубовый кроссач



На грани добра и зла: мифы и реалии отечественного мотоСТО

СЛОВО РЕДАКТОРА



Тарас Мыцканюк
руководитель проекта
taras@bikemagazine.com.ua

Новости об электробайках всех мастей и пород с угрожающей регулярностью появляются на страницах нашего журнала. В начале июня состоялась вторая гонка электросупербайков на острове Мэн, в которой средняя скорость победителя на 61-км дистанции составила 155 км/ч. Это серьезная претензия на право существования таких мотоциклов и обоснованная заявка на тему номера. Куда движется мир и как выбрать байк ребенку через 15 лет, читай на ст. 20.

Игорь Клапко наконец-то поделился с читателями своими впечатлениями от эндуро-линейки KTM 2011 года, обьезженной им в Испании. Тест восьми оранжевых монстров и кроссовой мега-новинки 350 SX-F читай в разделе «Оффроуд».

Я же, тем, временем занимался поиском грани добра и зла в мутных водах украинского мотосервиса. В результате «расследования» у меня сформировалось четкое понимание того, кому можно и кому нельзя отдавать в руки свой байк. Все мысли по этому поводу изложены в спецматериале под рубрикой «Как это работает» на ст. 72.

И на десерт – просто восхитительный нейкид Honda CB1000R у нас на тест-драйве!

64 ATV

Вторая часть классификации квадроциклов, а также интервью с организатором трофи-рейда «Мегахард» Сергеем Остапенко.

69 Новости

Отчеты о чемпионате Европы по мотокроссу в классе EMX Open и этапах чемпионата мира в США, Франции и Германии

USER MANUAL

72 Как это работает

Разбираем по полочкам схему работы мотоСТО и выбираем «семейного доктора» для своей техники

80 Тюнинг

Переделка стандартной Honda XR400R в XR400R Rally Raid Edition

84 Узнай как

Выучиться в мотошколе за три недели и оседлать спортивную 600-ку

86 Школа езды

Советы для двухколесных по выживанию в пробках

88 Обновки

90 Протестировано

92 Спецрепортажи

Тарасова гора 2010; старт мотопробега «Дай газу» Киев-Владивосток-Киев; открытие салона Harley-Davidson; рок-концерт в поддержку «пройдышита» Валеры Крышня; встреча друзей Hyosung

94 Календарь

98 Комикс



Падонки. Памира: «Лучше гор только мотоциклы, бабы и пиво!»

З КОЛГОСПУ ДО САХАРИ

ТЕКСТ І ФОТО: ОЛЕКСІЙ ПИЛИПЕНКО

Ралі-рейди – дороге задоволення. Олексій Пилипенко ділиться досвідом, як звичайну Honda XR400R занедорого перетворити на XR400R Rally Raid Edition



Система живлення

Глоскодросельний карбюратор з прискорювальним насосом Edelbrock американського виробництва замінив рідний хондівський



Гальма

300-мм гальмівний диск від спортбайку Honda CBR600RR замінив рідний 220-мм. Супорт було відсунуто на потрібну відстань



Мрія не заборониш. Мене здавна приваблює романтика подолання на ендуро безкраїх просторів, притаманних світові ралі-рейдів. Я не маю амбіцій їхати на «Дакар» – до такого рівня ні за технікою їзди, ні за фінансами не дотягну. Моя мрія значно скромніша – щось на кшталт Rally Shamrock (*тижневий ралі-рейд пустелями Марокко, проводиться зусиллями французької організації NPO – БАЙК*) або ж суто аматорських змагань, що регулярно влаштовуються в Тунісі. Вимоги техрегламенту таких змагань значно простіші, тому підготувати до них мотоцикл цілком реально, навіть виходячи з вельми скромного бюджету.

Свій вибір я зупинив на мотоциклі Honda XR400R, що вироблявся з 1997 по 2004 рік. Мені пощастило знайти легальний вживаний мотоцикл без пробігу за межами Японії, який коштував \$5000. Простий та невибагливий, як автомат Калашникова, він досі популярний навіть серед приватних дакарівських райдерів. Саме на XR400R в «Дакарі» їздять 90% диваків, що не користуються техпідтримкою і тому розраховують лише на себе.

Крім вирішення суто функціональних завдань, мої доопрацювання також переслідували естетичні цілі. Як не крути, а в цьому процесі багато спільного з кастомайзингом. Застосовуючи лише сучасні компоненти в зовнішньому вигляді мотоцикла, мені, сподіваюся, вдалося досягти спільних рис з хондівськими дакарівськими апаратами середини 1980-х, зокрема, XL600LM. Я є великим шанувальником мотоциклів тієї епохи, а двигун мого XR400R, попри значно молодший вік, ідеологічно родом з 80-х.

Система живлення

Примітивний та примхливий заводський карбюратор XR400R розрахований виключно на ендуро-змагання. Перспектива їздити з повною кишеною жиклерів та постійно займатися жонглюванням ними не надихала. Тому за першої ж нагоди був придбаний плоскодросельний карбюратор з прискорювальним насосом Edelbrock американського виробництва.

Його нетрадиційна конструкція взагалі не передбачає жиклерів. В комплект входить три голки змінного перетину: під «багату», «нормальну» та «бідну» суміші. Положення голки регулюється 32-ма клітками по чверть оберта. Налаштування в разі потреби можливо змінити за кілька секунд, повністю викрутивши до упору ручку газу та скривившись коліщатком на корпусі кар-

бюратора. Завдяки наявності прискорювального насоса, значно позбавішала динаміка розгону та віддача двигуна на малих та середніх обертах.

Перш ніж ставити карбюратор Edelbrock, мені необхідно було видати «душилки» з впуску та впуску. Добре, що це передбачено конструкцією мотоцикла: і шноркель забору повітря, і «флейта» глушника легко ампутуються.

Заводський випуск я вирішив не міняти. Аби захистити по-максимуму повітряний фільтр від пилу та піску, широченне жерло забору повітря ззаду та з боків за допомогою скотчу обклеїв поролоном.

Колеса

Мотоцикл дістався мені в переробленому на псевдомотард вигляді, маючи 19-дюймовий обід Excel спереду. Звичайно, довелося поміняти його на 21-й кований дюралевий обід Moose Racing. Попри більш ніж вдвічі меншу вагність порівняно з модним Excel, якість у Moose Racing вища. Зокрема, зварний шов, який добре видно у Excel, у Moose Racing не відчувається навіть на дотик.

Також я придбав комплект підсилені шпиль з нержавіючої сталі від Excel. Їхня особливість – титанові ніпелі зіркоподібної форми. В комплекті постачався також спеціальний ключ, псвністю розписаний номерами патентів та іншими понтами.

Гальма

Доопрацювання вилилося в заміну стоківих шлангів на армовані та підсилення переднього гальма. Завдяки виточеному з дюралю перехіднику, я імплантував у систему 300-мм гальмівний диск від спортбайку Honda CER600RR (діаметр рідного диску становив 220 мм).

Також довелося виготовити кронштейн, з допомогою якого супорт було відсунуто на потрібну відстань. Всі болти кріплення кронштейну засвердлені та законтровані дротом згідно з вимогами техрегламенту спортивних змагань.

Бак

9,5 літрів рідного баку недостатньо для більш-менш тривалої їзди, тому він односторонньо потребував заміни. Зазвичай, на ралійні переробки XR400R монтують пластиковий бак Acerbis від Suzuki DR650 ємністю 25 л. Але на той час я не знав як це робиться і не був впевнений в своїх винахідницьких здібностях. Крім того, був морально не готовий купувати дорогу річ, яку потім ще треба було суттєво доопрацювати.



Бак

Ємність рідного 9,5-літрового баку не влаштувала. Йому на зміну встановив тюнінговий 22-літровий бак від Acerbis



Колеса

Мотоцикл отримав передній кований обід Moose Racing 21-го розміру та підсилені шпильці Excel

Тому вибір зупинив на 22-літровому бакові від того ж Acerbis, начебто призначеного для XR400R. Як виявилося, попри всі каталожні обіцянки виробника і різні коди на всю лінійку XR, Acerbis реально виробляє баки лише для XR600R, який має інше розташування кріплень. Тому мені довелося озброїтися напилком та зайнятися слюсарством. З новим баком мотоцикл отримав гарантований запас ходу в 350 км.

Захист

В цій категорії все виготовлено власноруч, що дозволило не лише заощадити гроші, а й отримати унікальне обладнання.

Афтемаркет-каталоги не пропонують жодного захисту двигуна з більш-менш розвиненими боковими поверхнями, що прикривали б кришки картеру. Тому довелося озброїтися болгаркою та виготовити його самостійно з 4-мм листа алюмінію. Вирізвавши викрійку з єдиного шматка металу, зігнув її, немов оригамі, підігнав усі отвори під кріплення безпосередньо на мотоциклі, а потім відніс зварювальникові до найближчого СТО. З точки зору витрат матеріалу це був не найбільш економічний варіант, але найбільш доречний при поштучному виготовленні. Принаймні, сідає на кріплення він ідеально.

Для збереження фарби на бокових поверхнях рами в місцях контакту з нею мотоботів я вирішив захистити її. Афтемаркет-пластини коштують до \$60, тому я виготовив їх самостійно за фабричними зразками з 2-мм дюралю.

Захист заднього гальма нечасто можна побачити на позашляхових мотоциклах, хоча я вважаю його дуже важливим при пересуванні м'яким ґрунтом. Гальмує перепадає не тільки з під переднього колеса, а й з-під крила, коли пісок та багно сипляться прямісінько в отвір супорту – між диском та колодками. Моя система захисту складається з двох частин, виготовлених з 2-мм дюралю. Нижня прикриває гальмівний диск від бруду та певною мірою захищає його від контактів з перешкодами. Верхня частина перешкоджає потраплянню бруду на колодки та диск згори.

Кокпіт

Замість стокової аналогової приборки, я встановив прилад Trail tech Tech Vector з функцією ралійного комп'ютера та пультом дистанційного керування. Крім трипметру, комп'ютер показує поточну, середню та максимальну швидкість, температуру повітря та мастила (в мастильну магістраль вмонтовано датчик), має лічильник мотогодин та програмовані нагадування про необхідність ТО та заміни мастила.

На перемичці керма Race Tech (найзручнішою для мене виявилася модель Damon V) змонтовано тримач легенди RB701 з ручною перемоткою від португальської фірми F2R та GPS-ресівер Magellan eXplorist 210.



Кокпіт

GPS-навігатор, ралійний комп'ютер Trail Tech Vector та роудбук - все готово для аматорського ралі-рейду



Захист

В цій категорії все виготовлено власноруч, що дозволило заощадити гроші та отримати унікальне обладнання



КОМПОНЕНТИ ТА ВАРТІСТЬ ТЮНИНГУ

Карбюратор Edelbrock	\$400
Бак Acerbis на 22 л	\$330
Передній 21» обід Moose Racing, спиці Excel	\$280
Гальма: армовані шланги, 300-мм диск від Honda CBR600RR, перехідник, кронштейн супорту	\$300
Переднє крило та боковини Acerbis	\$120
Фари Wesem та лампочки	\$50
Саморобні елементи захисту(матеріал, зварювальні роботи)	\$40
Комп'ютер Trail Tech Vector + пульт на кермо	\$170
Роудбук F2R RB701	\$100
Кермо Race Tech, захист керма, ручки, важелі Wirtz	\$200
Гофри на вилку Progrid	\$20

Разом: \$1830



Світло

В головному світлі застосовані компактні та потужні автомобільні фари Wesem польського виробництва



Обвіс

Весь обвіс білого кольору, що є найбільш доречним для ралійного мотоцикла

Чого не вистачає

Тюнінг – процес нескінченний, і тому я вже будую подальші плани.

Перш за все, збираюся виготовити інший захист картеру – з баками для питної води за дакарівськими вимогами. Така деталь іноді не зайва навіть в українських реаліях. Зокрема, в єдиній українській пустелі, розташованій в Херсонській області, влітку панує справжня пекельна спека, що не поступається сахарівській.

Коли справа дійде до експедиції в Сахару, не завадить додатковий боковий бак для палива. Конструкція вже продумана, вона мусить стати замість лівого бокового пластику.

Є бажання встановити потужний генератор на 200-250 ват, щоб раз і назавжди забути про економію електроенергії.

Також в найближчих планах перетягнути сидіння за ралійною модою – плюшем замість дерматину. Така незначна дрібниця суттєво підвищує комфорт під час їзди. Плюш мусить бути світлого кольору, при цьому доречно нашити на нього кишеню для карнета.

Не завадить додатковий проблисковий задній ліхтар. В пілюці він значно помітніший за звичайний і на тому ж таки «Дакарі» без нього не обійтися.

Для пустельних перегонів буде необхідним захист фар від каміння.

А ще настав час серйозно зайнятися підвісками.

Якщо все зробити за цим списком, можна отримати мотоцикл, якому для участі в «Дакарі» вистачить всього лише заміни навігаційного обладнання професійним. При цьому його вартість не перевищуватиме вартості звичайної сімейної автівки типу «Ланоса».

Захист рукояток керма – «по пате», з впаяними в пластик алюмінієвими смугами, дорощений пластиком з колісної арки «Жигулів», підібраної на смітнику.

Ручки згідно з ралійною модою – пухкі поролоніві, які зазвичай застосовуються в ретробайках. Під час тривалої їзди вони відчутно додають комфорту, а ще гасять більшу частину вібрацій.

Обвіс

Найбільш доречним кольором для ралійного мотоцикла вважаю білий, адже ралі-рейди зазвичай відбуваються в пустелях. Тому я переодягнув XR400R у святковий білий пластик.

Задне крило та передній обтічник залишилися чорними. Рама, маятник, ступиці та стоковий задній обід також були пофарбовані на чорне порошковою полімерною фарбою.

Ламки пластикові стокові гофри на вилці було замінено виробами Progrid з якісної гуми. За колір пружини амортизатору обрав жовтий, який додав яскравості основному чорно-білому забарвленню. Це підсилило помітність і, відповідно, пасивну безпеку. Задля неї ж пір'я вилки, обтічник та захист керма обклеїв світловідбивною плівкою. Мотоцикл позбавлений акумулятора, тому питання помітності в темряві з вимкненим двигуном вважаю дуже важливим.

Світло

Вдосконалюючи головне світло, я застосував дві автомобільні фари Wesem польського виробництва. Не поступаючись за якістю розкрученим Hella, вони чи не в'ятеро дешевші.

З 2-мм дюралю виготовив перехідник, до якого з внутрішнього боку монтуються фари, а з зовнішнього – обтічник від Honda AX-1. «Морда» кріпиться на мотоциклі складною системою з дюралевих та сталевих деталей з сайлент-блоками та пружиною. При цьому пучок світла можна регулювати по висоті.

XR400R має кволий 85-ватний генератор. Тому заради економії енергії для головного світла, в поворотники та задній ліхтар були встановлені світлодіодні лампи **5**