

Водитель мотоцикла



Пыль дорог
или

Истории о мотоциклах и путешествиях

Водитель Мотоцикла Пыль дорог, или Истории о мотоциклах и путешествиях

*http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=70492564
SelfPub; 2024*

Аннотация

Эта книга – не справочник по огромному миру мотоциклов. Не сборник советов по их обслуживанию, тюнингу и ремонту. Не туристический путеводитель по солнечным пляжам или суровой тайге. Не философская теория, объясняющая место и роль мотоциклистов во Вселенной. Не автобиография, не подборка кулинарных рецептов и не фотоальбом. Это просто всего понемногу, ведь наша жизнь и состоит из приятных воспоминаний, из философии, из прямых дорог и поворотов, ночной прохлады и дневной жары, из ароматов кофе и моторного масла. Почему люди выбирают для себя мотоцикл, как это увлечение затягивает, как постепенно ты открываешь для себя мир путешествий на двух колесах... Точка зрения автора, немного приправленная байкерскими байками и пылью дорог.

Содержание

Почему мы ездим на мотоциклах?	6
Меня зовут Андрей и я мотоциклист	13
Конец ознакомительного фрагмента.	20

Водитель Мотоцикла

Пыль дорог, или Истории о мотоциклах и путешествиях

*«Мотоцикл – это лучшее, что мог создать Бог»
– Эд «Томатный Папа»*

Эта книга – не справочник по огромному миру мотоциклов.

Не сборник советов по их обслуживанию, тюнингу и ремонту.

Не туристический путеводитель по солнечным пляжам или суровой тайге.

Не философская теория, объясняющая место и роль мотоциклистов во Вселенной.

Не автобиография, не подборка кулинарных рецептов и не фотоальбом.

Это просто всего понемногу, ведь наша жизнь и состоит из приятных воспоминаний, из философии, из прямых дорог и поворотов, ночной прохлады и дневной жары, из ароматов кофе и моторного масла.

Почему люди выбирают для себя мотоцикл, как это увлечение затягивает, как постепенно ты открываешь для себя мир путешествий на двух колесах...

Точка зрения автора, немного приправленная байкерскими байками и пылью дорог.

Почему мы ездим на мотоциклах?

В старые добрые времена моего детства для большинства взрослых людей мотоцикл являлся банальным транспортным средством, позволяющим решать повседневные задачи – съездить на работу, за грибами, на рыбалку, и т. д. и т. п. А если это был «ИЖ» или «Урал» с коляской, то по уровню «респекта» такая техника равнялась примерно 75 % автомобиля, коих на всю улицу насчитывалось штуки три.

Для нас же, десятилетних деревенских оболтусов это была приятно пахнущая 76-м бензином и маслом мечта. Мечта в виде «Минска», «Дельты», старенького «Восхода» или хотя бы «Риги». Обладание мечтой существенно повышало твой престиж среди сверстников. И лет с 13-14 это становилось чертовски важным, потому как без мотоцикла девчонок, увы, не покатаешь. А мчась за рулем мотоцикла по пыльной улице и чувствуя девчачьи объятия, ощущаешь себя по-настоящему счастливым.

Уже тогда я замечал, что мотоцикл может служить замечательным средством от плохого настроения, которое иногда случается в переходном возрасте. За рулем отлично думается, мысли в голове упорядочиваются, а необходимость объезжать ямы и перепрыгивать через прочие буераки малой родины способствует поступлению в кровь приличного

количества адреналина.

Ах да, еще очень вовремя появился фильм «Терминатор-2», в котором будущий губернатор Калифорнии однозначно доказывает, что в борьбе со злом железный мотоцикл – лучший инструмент, наряду с дробовиком и собакой.

В условиях тогдашнего информационного вакуума изредка можно было прочесть в одном (и единственном) автомобильном журнале, что некоторые люди пользуются мотоциклами для того, чтобы путешествовать. На море, в горы – в общем, в разные места нашей необъятной Родины. Помню, даже были советы, как дооборудовать ИЖ или Яву для использования в качестве туриста. Дуги, ветрозащитные щитки, багажники, рули и тому подобный функциональный тюнинг. Основную массу всего этого предлагалось изготавливать собственными руками. Почему-то, такое чтиво воспринималось почти как фантастика. И несмотря на то, что определенные изменения в технике мы своими руками творили (чаще всего это было что-то вроде задирания передних крыльев под фару, прикручивания брызговиков и укорачивания задних крыльев), съездить на мотоцикле куда-то дальше 30 километров от гаража почти никому из ближайшего окружения в голову не приходило. И всем тогда хотелось, как говорил ведущий одной телевизионной передачи, ААААВТОМОБИЛЬ!

Прошло совсем немного времени и автомобиль стал обыденностью. Просто инструментом для существования. Наряду

ду с холодильником, микроволновкой или стиральной машиной. Я не говорю сейчас о каких-то уникальных автомобилях – гоночных «корчах», раритетных культурных ценностях и т. д., речь об автомобиле как средстве передвижения.

А в этой роли любое обычное авто, даже «Москвич» или древние «Жигули» по цене смартфона намного более комфортно и практично, нежели мотоцикл. И большинство моих друзей детства, конечно же, на третьем десятке лет обзавелись статусом, семьями, дачами и хорошими четырехколесными повозками для перевозки себя, детей, собак, котов и всего прочего, что нужно обязательно периодически перемещать в пространстве. Зимой – желательно в тепле, а летом – в прохладе. И под крышей, а то, знаете ли, дождь.

Как было сказано в старом советском фильме: «В нас пропадает дух авантюризма! Мы перестали лазить в окна к любимым женщинам». На удивление точная фраза. Уже не только цель залезания в окно мало интересует, но и вообще... не застрять бы в окне. Но не в этом суть. Как ленивым котам, нам не хочется приключений. Была бы комфортная температура, влажность, вино старое, сыр с плесенью, 8 подушек безопасности, система стабилизации, активный круиз-контроль. И уж точно – никаких мотоциклов.

Так почему же нет-нет, да и встречаются ненормальные, которые предпочитают анатомическому креслу автомобиля седло мотоцикла? На мой взгляд, на этот вопрос есть несколько основных ответов.

Чисто практический смысл. Тем, кто много перемещается по крупному городу, чаще налегке, намного проще преодолевать многокилометровые пробки. Бесспорно. Однако, на этом плюсы мотоцикла, как городского транспорта, заканчиваются. Представьте себя пробирающимся в междурядье при температуре воздуха +35 градусов Цельсия. Да, обязательно в полной экипировке – шлем-интеграл, плотные мотоджинсы с защитой или кожаные штаны, куртка, ботинки и перчатки. Да, можно ехать в шлеме $\frac{3}{4}$, черепахе поверх моторубашки и мотокроссовках. Это немного понизит градус перегрева, но одновременно снизит Вашу безопасность. Тем не менее, езда между автомобилями непременно заставит Вас вспотеть. Соответственно, произвести благоприятное впечатление на деловой встрече, если она у Вас не с бомжами, живущими в картонных коробках под мостом, будет весьма затруднительно. Другой вариант типичной летней погоды – это дождь. Вода, льющаяся сверху. Летящая из-под колес Вашего мотоцикла при движении. Капающая со шлема прямо Вам в промежность. И конечно же, самое любимое – потоки воды, поднимаемые из луж, встречными и попутными автомобилями. Не будем вспоминать о скользкой дороге, мокрых трамвайных путях, запотевающем визоре шлема – с этим всем современная техника позволяет бороться с большим или меньшим успехом путем внедрения систем стабилизации, все более совершенных антиблокировочных систем и пинлоков. Зато добавим, что по сравнению с при-

паркованным у подъезда автомобилем мотоцикл потребует цивилизованного парковочного места и, соответственно, дополнительных затрат времени на то, чтобы сесть в седло и отправиться покорять городские джунгли. Тем не менее, для некоторых именно такое использование мотоцикла оказывается вполне приемлемым и целесообразным. По крайней мере, путь из точки А и точку Б точно станет если не намного быстрее и комфортнее, то точно интереснее. Многие мои знакомые мотоциклисты, пока позволяет погода, все-таки предпочитают ездить на работу, дачи и даже в супермаркеты на двух колесах.

Другая категория пересаживающихся на мотоцикл не руководствуется его перечисленными выше сомнительными практическими плюсами. Это люди, реализующие свои детские мечты, либо те, кого охватил проклятый кризис среднего возраста. Действительно, в детстве у соседа мопед был, а у меня не было. Зато сейчас я себе могу позволить свежий блестящий хромом круизер или оглушающий окрестности ревом басов и ослепляющий прохожих миганием лампочек турер.

Да, все так. Но все равно, у соседа в детстве мопед был, а у тебя – не было. И это, к сожалению, не изменить. Так же, как не изменить то, что проклятый сосед на своем чадающем мопеде увез кататься красотку Наташку из соседнего дома. И купленный в 40 лет мотоцикл не сможет ее вернуть. Хотя, это вряд ли уже и нужно.

Так же, как мотоцикл с объемом «оверлитр» не увеличит размер хозяйского мужского достоинства и количество тающих и млеющих длинноногих девушек вокруг. Вероятнее всего, круг общения увеличится на несколько пузатых бородастых дядек, с которыми, стоя вечерами на смотровой площадке, вы будете обсуждать тюнинг, мериться экипировкой и с грустью смотреть на проходящих мимо студенток. Иначе говоря, если «не давали» – то и после покупки мотоцикла не начнут. Наверное, грубо, жестоко, но справедливо.

Но у этой категории мотоциклистов есть одно хорошее и незаменимое качество. Поняв, что вся эта двухколесная история им совершенно не нравится, часто в конце первого же сезона они выставляют своих свежих и ухоженных железных коней на продажу. И обычно по вполне разумной цене.

Про третью часть любителей мотоциклов вообще сложно сказать что-то внятное. Потому, что в их увлечении логики еще меньше, чем в предыдущих случаях. Лучше всего, пожалуй, охарактеризовать их, перефразируя бывшего ведущего программы «TopGear» Джереми Кларксона (крупного ненавистника мототехники во всех ее проявлениях): это те, кому независимо от возраста в паспорте, 10 лет.

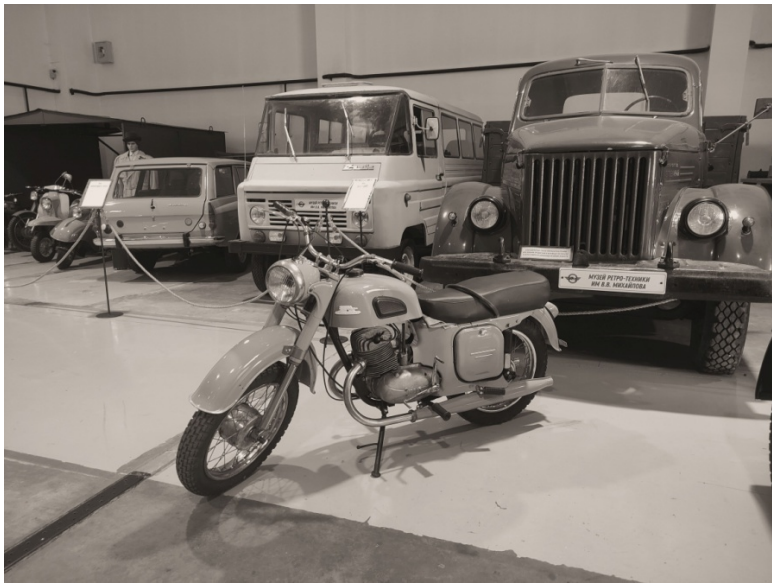
И пусть это будет чоппер, турэндуро, спортбайк, турер... неважно, это лишь вопрос личных драйверских и эстетических пристрастий. Главное это ветер в лицо и шило в заднице. А то, что в жару жарко, а в дождь мокро – дело второстепенное. Кто-то собирает себе кастом из старого «Урала»

и пары раскладушек, проводя все вечера в гараже и круглосуточно источая ароматы масла и бензина, кто-то покупает новую «Honda Gold Wing» и за один сезон может объехать главные европейские достопримечательности. Что действительно объединяет всех этих людей – это немного бензина в крови. И любовь к пьянящему чувству полета на двух колесах. Даже если полет проходит в гаражном кооперативе или в пробочном междурядье по дороге в офис или на смотровую.

Каждый приходит к мотоциклу своим путем. Конечно, я перечислил лишь основные категории людей, покупающих мотоциклы. Пора сказать пару слов о том, как и я оказался среди них...

Меня зовут Андрей и я мотоциклист

Несколько личных историй из тех времен, когда на мотоциклах ездили еще не байкеры, а мотоциклисты. Для меня вся эта история с мотоциклами началась примерно году в 1989-1990. И первым моим мотоциклом должен быть стать... дедушкин «Ковровец» 1964 года выпуска.



К 175В в музее ретро техники и.м. Михайлова

Сей сиротливо стоящий у забора темно-зеленый аппарат с алюминиевыми зайцами на бензобаке принадлежал моему деду. Летом просиживал я в его обшитом грубой тканью седле многие часы, представляя себя мчащимся по трассе гонщиком. Дед уже не ездил на нем, предпочитая машину или велосипед. За пробег около 30 тысяч километров ведущая звездочка была сильно изношена, а в целом – «Ковровец» выглядел достаточно бодро, несмотря на возраст и эксплуа-

тацию на грунтовках.

В общем, мы активно взялись за ремонт, после которого дед, собственно, обещал мне этот мотоцикл подарить. Новой звездочки не нашлось, проточили на наждаке старую. Установили на место, залили свежий бензин, почистили свечу за жигания и вот он, момент истины! Не с первого раза, но мотор запустился, выпустив из глушителей синеватый ароматный дым.

Я был в восторге и не верил, что скоро смогу управлять этим, в моем тогдашнем восприятии, монстром. В принципе, мое неверие вскоре и оправдалось, т. к. вскоре дед продал «Ковровца». Вот так «мой» первый мотоцикл так и не стал моим. Только один раз мне удалось на нем прокатиться, и то в качестве пассажира. Зато это была моя первая поездка на «одиночке» и первый опыт близкого общения с мототехникой.

После грустной истории невладения «Ковровцем» я начал усиленно мечтать о мопеде. Можно такой, как у Электроника-Сыроежкина (до сих пор люблю эту сцену из фильма), можно вообще любой, но лучше всех, конечно, «Дельта». Я до дыр зачитывал всю подшивку журнала «За рулем», практически наизусть выучив все статьи на мотоциклетную тематику. Копилка, сделанная из синего пластмассового катера, постепенно заполнялась, в теории приближая момент приобретения заветного мопеда. Но тут цены (в том числе и на мопеды, которые я в нашем деревенском магазине и не

видел-то ни разу) начали ползти вверх.

И вот однажды родители устроили для меня один из величайших сюрпризов в моей жизни. Помню, уже одна фраза «А мы тебе купили мопед» заставила прыгать до потолка. Выхожу на улицу, а там на центральной подножке стоит он – красный, новенький, с непривычной взгляду хребтовой рамой, прямоугольной пластиковой фарой и полуторным седлом – мопед (ну мокик, конечно, если точнее). Мопед был оснащен двигателем V-50М, с ручным переключением аж целых двух передач. Учиться ездить я начал сразу после покупки «Карпат», то есть зимой. Пару раз даже упал в сугроб. Никак мне не удавалось плавное трогание с места, отец уже рукой махнул и домой пошел, чтоб не расстраиваться. Но ничего, постепенно научился. Мопед оказался довольно шустрым (может быть, за счет минимального веса), свои 60 км/ч бежал, позволяя гоняться по деревне, почти не отставая от стареньких «Минсков», при этом практически не употребляя бензин.

Хватило мне «Карпат» на пару сезонов. И то на второй год уже пришлось заниматься ремонтом сцепления, потом что-то случилось с поршневой, постоянно требовал регулировки привод переключения передач. До сих пор для меня загадка, почему это изделие сразу многих народов союза ССР было столь ненадежным. Хотя возможно, что это я был неопытным и невнимательным владельцем. Азы колхозтюнинга также познавались с этим мопедом. Дополнительная

фара и стоп-сигнал, задранное переднее крыло, и конечно, трафаретные надписи «Champion», «Honda» и «Camel». На сломавшемся еще в прошлом веке одометре так и застыла цифра 911 км.

Кстати, встретив несколько лет назад точь-в-точь такие же «Карпаты» в одном крупном музее авто- и мототехники, я невольно осознал, как много лет прошло с тех пор...

После смерти поршня в моторе «Карпат», а скорее, даже незадолго до нее, решили мы с другом собрать мне настоящий супермотоцикл, как на вкладышах из жевательной резинки «Турбо». Из деталей в наличии имелись коленчатый вал от «Восхода» и колесо от «Ковровца». Прикинули их так и этак – не получается мотоцикл, чего-то не хватает. Обшарили окрестные свалки, гаражи дедушек и родителей, произвели множество операций по обмену деталей с одним пройдохой с соседней улицы, после чего у нас образовались несколько рам, задних крыльев, бензобаков, подвесок и много половинок двигателей от «Минсков», колесо от К-125, головка цилиндра от мотороллера «Вятка», амортизаторы от «Восхода» и еще много опознанных и неопознанных железяк. Естественно, всё это не самым лучшим образом стыковалось друг с другом. Но не беда, молоток, коловорот и обломок пилы по металлу творят чудеса. И вот он – страшный, как Франкенштейн, убийца КТМ! Голая передняя вилка, переднее колесо узкое, на 19 дюймов, заднее пошире и 16-дюймовое, установлено на амортизаторах с про-

ставками. Клиренс – сантиметров 35, от фары – только корпус, зажигание электронное, напрямую. Мотор от «Минска», ручка газа – из распиленной вдоль трубы от раскладушки, тормоза – отсутствуют. В общем, отличный аппарат, только не заводится. Ни с кикстартера, ни с разгона. Льем бензин прямо в цилиндр, рывок киком – пожар. Дело житейское – потушили. Толкаем – завелся!

Прыгаю в седло, газ до отказа, вот это ощущения! Перепрыгивая неровности, мотоцикл резво мчится по поляне (не знаю, почему мы устроили испытания не на дороге). И тут я понимаю, что газ-то не сбрасывается! По дороге теряется рычаг КПП и седло. Зажигание выключить невозможно, а впереди приближается нелегкий выбор: слева – болото, прямо – горка, справа – забор. Выбираю болото, в котором, перепрыгнув несколько кочек, КТМ и увяз. А сзади уже бегут пацаны, отпавшие детали несут. Как потом выяснилось, заклинивший газ был связан как раз с той самой ручкой из раскладушки, вот так мы изобрели круиз-контроль.

Немного покатавшись на этом мотоцикле, мы поменяли двигатель от него на разукомплектованный «Восход-3М», а остальное ушло на запчасти друзьям – «Минсководам». Фотографий и прочих изображений этого чуда, конечно, не сохранилось, поскольку красота его сразу же вызвала желание забыть монстра, как страшный сон. Кстати, не так давно вспоминали с друзьями, что этот «Восход» мы как бы выменяли, но почему-то катили его ко мне домой по темным пе-

реулкам, избегая редких прохожих. Похоже на то, что человек, который его нам сосватал, был, как бы помягче сказать, не совсем хозяином этого мотоцикла.

Не к ночи помянутый «Восход» оказался, наверное, первым в мире мотоциклом с автоматической коробкой передач. Мало того, что завести его обычно под силу было только заклинаниями посильнее, чем у Амаяка Акопяна (плюс физическими усилиями трех человек), так еще он, будучи заведенным и стоя на центральной подставке, самостоятельно переключал передачи в произвольном порядке. В общем, остатки этого «Восхода» лет через 25 (когда родителям надоело запинаться об эту грудку железа) были благополучно сданы в пункт приема металлолома.

Хочу заметить, что моё негативное мнение ни в коем случае не распространяется на все остальные «Восходы». Возможно (но маловероятно), что только мой экземпляр был истинным воплощением зла.

Следующий мотоцикл, минский М-104, ведущий свою генеалогию от немецкого DKW RT125, напротив, в плане надежности был практически идеальным.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.