

A detailed close-up photograph of a motorcycle's front end, showing the headlight assembly, the front fork, and the front wheel. The lighting is dramatic, highlighting the metallic textures and the intricate details of the bike's components. The background is a soft, out-of-focus grey.

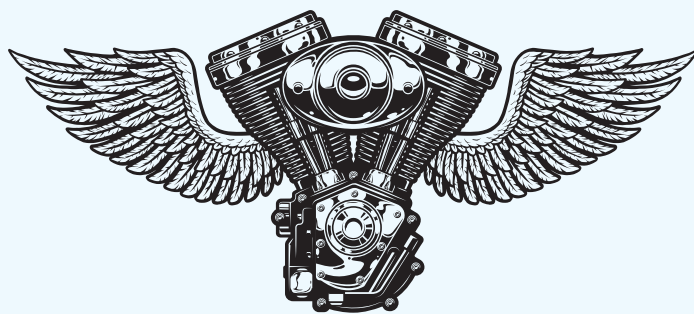
РИЧАРД
ХАММОНД

ОТ ПЕРВЫХ МОДЕЛЕЙ
ДО СПОРТИВНЫХ БАЙКОВ

ИСТОРИЯ МОТОЦИКЛА

РИЧАРД ХАММОНД

ИСТОРИЯ МОТОЦИКЛА



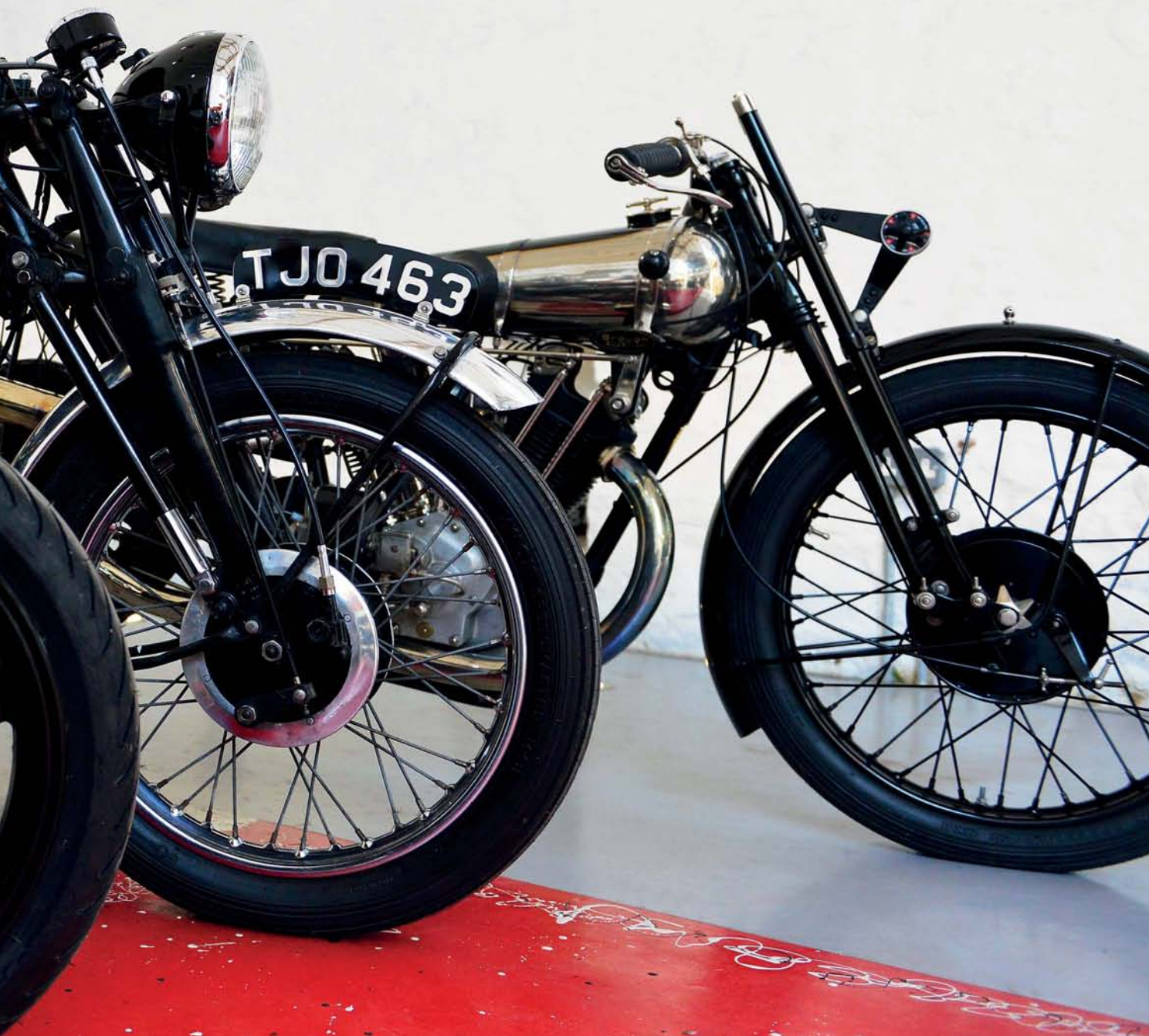
ОТ ПЕРВЫХ МОДЕЛЕЙ
ДО СПОРТИВНЫХ БАЙКОВ



DUCATI
PERFORMANCE

METSMANN
METSMANN.COM
DENSO & brambo





УДК 629.326
ББК 39.361
Х18

Richard Hammond
A SHORT HISTORY OF THE MOTORCYCLE

Хаммонд, Ричард.

X18 История мотоцикла / Ричард Хаммонд ; [перевод с английского
А. В. Моисеевой]. — Москва : Эксмо, 2022. — 208 с.: ил. — (Подароч-
ные издания. Спорт).

ISBN 978-5-04-100538-2

Остроумно написанная и богато иллюстрированная «История мотоцикла» — это безопасная, но все равно захватывающая поездка как для опытных байкеров, так и для тех, кто хочет приобщиться к мотокультуре. Ричард Хаммонд знакомит читателей с историей мотоиндустрии от первых прототипов до современных воплощений.

Все права защищены. Книга или любая ее часть не может быть скопирована, воспроизведена в электронной или механической форме, в виде фотокопии, записи в память ЭВМ, репродукции или каким-либо иным способом, а также использована в любой информационной системе без получения разрешения от издателя. Копирование, воспроизведение и иное использование книги или ее части без согласия издателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.

Издание для досуга
Для широкого круга читателей

ПОДАРОЧНЫЕ ИЗДАНИЯ. СПОРТ

Хаммонд Ричард

ИСТОРИЯ МОТОЦИКЛА

Главный редактор *Р. Фасхутдинов*
Руководитель отдела *В. Обручев*
Ответственный редактор *С. Вильданов*
Менеджер проекта *Н. Солдатов*
Художественный редактор *А. Шуклин*
Технический редактор *М. Печковская*
Компьютерная верстка *Г. Балашова*

Страна происхождения: Российская Федерация
Шығарылған елі: Ресей Федерациясы

В оформлении обложки использованы фотографии:
palidachan, DGIM studio, Sanchai Khudpin / Shutterstock.com
Используется по лицензии от Shutterstock.com

В электронном виде книги издательства вы можете
купить на www.litres.ru

ЛитРес:
одни клик до книг



**ЧИТАЙ
ГОРОД**

ISBN 978-5-04-100538-2



book 24.ru

Официальный
интернет-магазин
издательской группы
“ЭКСМО-АСТ”

ISBN 978-5-04-100538-2

ООО «Издательство «Эксмо»
123308, Россия, город Москва, улица Зорге, дом 1, строение 1, этаж 20, каб. 2013.
Тел.: 8 (495) 411-68-86.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru
Өндiрушi: «ЭКСМО» АҚБ Баспасы,
123308, Ресей, қала Мәскеу, Зорге көшесі, 1 үй, 1 ғимарат, 20 қабат, офис 2013 ж.
Тел.: 8 (495) 411-68-86.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru
Тәуар белгісі: «Эксмо»
Интернет-магазин: www.book24.ru
Интернет-магазин: www.book24.kz
Интернет-дуken: www.book24.kz
Импортёр в Республику Казахстан ТОО «РДЦ-Алматы».
Қазақстан Республикасындағы импорттаушы «РДЦ-Алматы» ЖШС.
Дистрибутор и представитель по приему претензий на продукцию,
в Республике Казахстан: ТОО «РДЦ-Алматы»
Қазақстан Республикасындағы дистрибутор және өнім бойынша арыз-талаптарды
қабылдаушының өкілі «РДЦ-Алматы» ЖШС,
Алматы қ., Домбровский көш., 3-а, литер Б, офис 1.
Тел.: 8 (727) 251-59-90/91/92; E-mail: RDC-Almaty@eksmo.kz
Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.
Сертификация туралы ақпарат сайты: www.eksmo.ru/certification
Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ
о техническом регулировании можно получить на сайте Издательства «Эксмо»
www.eksmo.ru/certification
Өндiрген мемлекет: Ресей. Сертификация қарастырылмаған

Дата изготовления / Подписано в печать 02.09.2021. Формат 84х108 1/16.
Гарнитура «Circe Slab C». Печать офсетная. Усл. печ. л. 21,84.
Тираж 2000 экз. Заказ

ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ К НАМ!

БОМБОРА
ИЗДАТЕЛЬСТВО

БОМБОРА — лидер на рынке полезных
и вдохновляющих книг. Мы любим книги
и создаем их, чтобы вы могли творить,
открывать мир, пробовать новое, расти.
Быть счастливыми. Быть на волне.

Мы в соцсетях:

[f](https://www.facebook.com/bomborabooks) [i](https://www.instagram.com/bomborabooks) [y](https://www.youtube.com/bomborabooks) [t](https://www.tiktok.com/bomborabooks) [bombora.ru](https://www.bombora.ru)

© © First published in Great Britain in 2016 by Weidenfeld
& Nicolson Carmelite House
50 Victoria Embankment, London, EC4Y 0DZ
An Hachette UK Company www.orionbooks.co.uk
© Richard Hammond, 2016
© Моисеева А. В., перевод на русский язык, 2020
© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2021



СОДЕРЖАНИЕ

Введение	7
Начало	9
Мотоциклы — это надолго	17
Первые адепты мотоцикла	23
Первая мотовыставка. ...	29
Мотоцикл в начале XX века	33
Мотобратство	37
Поломки	41
Предотвращение поломок	45
Мотоцикл — не роскошь, а средство передвижения	49
Посоревнуемся?	57
Первые мотоненавистники	65
Гонки — это надолго	67
Бруклендс	69
Гонки на деревянных треках	73
Начало гонок ТТ	77
Томас Эдвард Лоуренс ...	95
Плохие парни	101
Фильмы о мотоциклах. ...	111
Японские мотоциклы. ...	119
Honda на гонках ТТ	125
Suzuki	129
Yamaha	133
Kawasaki	139
Honda	145
Британцы	151
Немцы	163
Итальянцы	169
Ивел Книвел	175
Барри Шин	181
Гонки ТТ	185
MotoGP	189
Австралийцы	195
Заключение	201





ВВЕДЕНИЕ

Все очень просто: мотоциклы — лучшее изобретение человечества. Мотоциклы идеально подходят для воплощения нашей древней страсти — путешествовать, исследовать и покорять новые земли, а потом возвращаться в пещеру с убитым оленем на плече. Ну или с документами в портфеле. А еще они вписываются в нашу возникшую в ходе эволюции потребность в компаньоне, с которым можно бороздить просторы, — компаньоне, с которым у тебя гармоничные, доверительные отношения и общие цели. Конь — и железный конь. В сущности, одно и то же, только во втором случае вы избавлены от счетов от ветеринара и страха пакетов¹.

Вот только лошади — историческая альтернатива мотоциклам — по сути своей непредсказуемы и неконтролируемы. Мотоцикл же полностью подчинен нашей воле. И любой косяк будет тоже только на нашей совести. Да, тебя сбила машина, но глупо было надеяться, что она не выскочит прямо перед тобой. Да, ты словил хайсайд на повороте и улетел в кусты — винить можешь только свою руку, которой неудачно зажал газ. Истории неизвестны случаи, чтобы мотоцикл взбесился и сбросил седока, потому что принял птицу в кустах за дракона. Зато мотоцикл, как и лошадь, — это отличный способ показать свою крутизну. В 1600-е было модно заявиться в город верхом на огромном, черном как ночь фризском жеребце (это такие лошади с классными мохнатыми ногами и гривой, в которой можно потерять козу), и это вызывало восхищение, зависть или вожделение зевак — в зависимости от их положения в обществе, принципов и пристрастий. Тот же эффект сегодня производят мотоциклы. Они выглядят круто. Они представляют собой воплощение мощи, которая тебе подчинена, возможности быстро перемещаться, возможности первым оказываться на месте перестрелки или, что еще важнее, в объятиях своей пассивности. Благодаря всему этому мотоциклы моментально вознеслись в категорию легенды, и в этом нет ничего удивительного. Сложно найти человека, который совершенно к ним равнодушен. Не важно, родились вы верхом на байке или никогда даже рядом с ним не стояли — так или иначе у вас есть о нем какое-то мнение. Мы можем любить и ненавидеть мотоциклы, мечтать о них, падать с них, бояться или угонять их — но они точно что-то значат для каждого из нас. И на то, чтобы приобрести такой вес в нашей картине мира, у мотоциклов ушло в сотни тысяч раз меньше времени, чем у грифа-индейки на то, чтобы научиться мочиться на лапы с целью охладиться в жару.

¹ Довольно распространенная среди лошадей особенность — боязнь пластиковых пакетов. (Здесь и далее прим. перев.)

Головокружительно, наверное, пересест с клячи, которая тащится со скоростью от силы 30 км/ч, на Brough Superior, выдающий 160 км/ч (лошадь и всадник на заднем плане неживые).



НАЧАЛО

В конце XIX века у британских подданных была масса вариантов, чем себя занять хоть в городе, хоть в деревне. Можно было зарабатывать, таская для других тяжести; если хотелось карьерного роста, можно было устроиться в неотапливаемый офис и там, сидя в митенках, потихоньку слепнуть от света свечи за печатной машинкой; был вариант попробовать свои силы в карьере корабельного магната, политика с подагрой, опиумного наркомана, озлобленного и невменяемого от абсентовой диеты писателя, наконец, зажиточного предпринимателя, решившего, что строить мосты и корабли из железа, камня или еще какого-нибудь настолько же дорогого, тяжелого и неудобного в работе материала — хорошая идея. В свободное время можно было коллекционировать интересные экзотические растения и интересные экзотические заболевания, привезенные из-за моря вместе с растениями; отличное развлечение — заглянуть в столицу и потешиться над безумцами в Бедламе¹. Еще был вариант попробовать при помощи кузнечных щипцов и парового молота сварганить лекарство от интересного экзотического заболевания. В крайнем случае всегда можно подцепить это интересное экзотическое заболевание и умереть. Что точно было недоступно в то славное время ни в качестве работы, ни досуга — это мотоциклы. И этот мир был печальным местом. Улицы были покрыты конским навозом, при этом добраться хоть сколь-нибудь далеко было решительно невозможно. Но самое печальное, что вариант разъезжать с товарищами по улицам на малолитражных байках, куражась и демонстрируя всем вокруг свою силу и мощь, просто не существовал. Все, на что можно было рассчитывать, — это старый металлический обруч, палка² и рахит. Этой стране нужен был мотоцикл, и немедленно. Но — и это очень важное НО — он должен быть из камня и железа.

Итак, перед первыми изобретателями мотоцикла конца XIX века стояли две основные проблемы:

¹ Англ. Bedlam, искаженное от англ. Bethlehem — Вифлеем, официальное название Бетлемская королевская больница — основанная в XV веке в Лондоне психиатрическая больница, имевшая дурную славу из-за жестокого обращения с пациентами. В XVII–XIX вв. любой желающий мог посетить больницу (билет стоил 2 пенса) и посмотреть на безумных пациентов.

² Имеется в виду популярная детская игра: металлический обруч с помощью палки необходимо как можно дольше катить по земле.

Паровой велосипед Мишо — Перро один из трех претендентов на звание первого мотоцикла. Эксперты до сих пор об этом спорят, но считается, что он был создан в 1867 году. Он развивал скорость примерно 15 км/ч, зато задница не мерзла, а еще в работе мотора действовал спирт — так что, если вдруг что ломалось, можно было хотя бы выпить с горя.

1) Никто еще толком не изобрел велосипед.

2) Мотор тоже еще не изобрели.

Как видите, ни одна из составляющих слова *motorcycle* (англ. мотоцикл) — ни *motor* (мотор), ни *cycle* (от *bicycle*, велосипед) — не были реализованы, и нужно было это поскорее исправить, иначе в один прекрасный день люди бы проснулись, посмотрели в окно на затянутые грязным туманом улицы, поняли бы, что жизнь — дрянь, и решили, что надо с этим что-то делать. А это бы добром не кончилось.

Итак, за работу. Сначала велосипед.

Только немногие особо сильные духом и, подозреваю, до раздражения эпатажные смельчаки решались развезжать на машинах, подобных велосипеду Пьера Мишо. Агрегат, сконструированный в мастерской Мишо в Париже, имел педали — но это, пожалуй, все, что есть в нем похожего на то, что мы сегодня называем велосипедом. Так что технически велосипедной составляющей мотоцикла мы так и не дождались. Но обществом уже овладело страстное желание заполучить мотоцикл. И вот, не в силах сопротивляться этим коварным чарам, сын Пьера Мишо Эрнест, вопреки очевидной и вопиющей безнадёжности своей затеи, установил на агрегат своего отца паровой двигатель. Так был создан паровой велосипед Мишо — Перро, который помимо того, что получил более чем неудачное имя, был более чем жалкой альтернативой тысячекубовому BMW HP4 Carbon Edition¹.

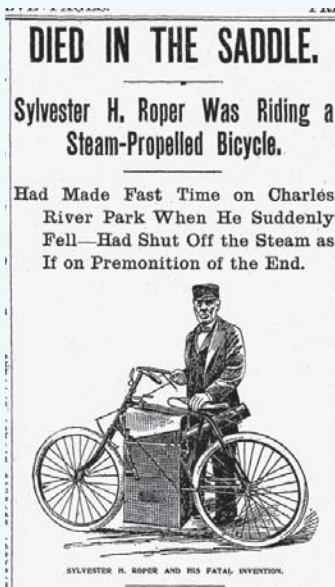
Этому паровому чудовищу для работы необходим был постоянный запас угля, многократно превышающий собственный вес велосипеда, а его котел мог в любую минуту взорваться и разнести к чертям все вокруг — школьную площадку, фабричный двор, город или его окрестности, в зависимости от того, где вы рискнули его завести. Несмотря на все это, однако, моделью Мишо — Перро заинтересовались американцы во главе с Люциусом Коуплендом, который и сам был американцем, что в те времена почиталось за редкость, хоть и не гарантировало наличие здравого смысла. Коупленд придумал машину, которую сам же и провозгласил первым «успешным «Мото-циклом» (англ. *Moto-Cycle*)».

Трудно, конечно, сказать, что тут можно было считать успехом, кроме того, что он почти угадал с названием: на городских улицах этому агрегату было не место. И на сельских тоже. Его место было в мусорной куче в дальнем углу фабричного двора.

Примечание к вышесказанному

Но американцы — ребята упёртые и гордились этим своим качеством, что не так давно наглядно продемонстрировали, отвоевав у самих себя свою же страну. Так что такая мелочь, как полный

¹ Современный супермощный спортивный мотоцикл.



Бедняга Сильвестр погиб во время велогонки в 1896 году: он совершал показательный заезд на одном из своих паровых велосипедов, развив скорость около 65 км/ч.

По свидетельствам очевидцев, неожиданно его лицо посерело, он потерял управление, остановился — и упал замертво. Это был сердечный приступ. Вероятно, от перевозбуждения.



провал, не могла их остановить. К тому же изобретательство в то время было на пике моды, так что они поднажали и вскоре изобрели и велосипед, и мотор к нему. Француз Пьер Лалман, в свое время работавший в Париже на другого Пьера — уже знакомого нам Мишо, — первым наладившего заводское производство велосипедов, заявил, что участвовал в разработке прототипа модели Мишо, и в 1866 году оформил в американском ведомстве по патентам первый в мире патент на велосипед. Потом Сильвестр Роупер разработал двухцилиндровый паровой велосипед с котлом, топившимся углем. Вышло не очень, но он — будучи упертым американцем — не бросил свою затею и к 1894 году разработал новую версию. К сожалению, в 1896 году он умер от сердечного приступа, демонстрируя свой прототип в Кембридже, штат Массачусетс. Это, конечно, грустно (он все-таки умер, радоваться нечему), но к этому моменту он фактически изобрел то, что сегодня многие считают первым мотоциклом. И что же в его модели было самое важное? Нет, не мотор — это был все тот же громоздкий и неповоротливый паровой двигатель, — а конструкция велосипеда. Именно в ней заключается успех модели, именно за нее Роуперу приписывают лавры изобретателя если не первого, то одного из первых мотоциклов.

Созданная Роупером в 1896 году модель была основана на самой современной по тем временам безопасной модели велосипеда. Это было начало великих перемен: все способствовало тому,

Вот еще один кандидат на право считаться первым мотоциклом. Подобно модели Мишо — Перро, он имел паровой двигатель. Его создал американский изобретатель Сильвестр Роупер, также придумавший чоковую сверловку ствола, навесной замок и пожарный выход. Двигатель состоял из висящего под седлом котла, вода в котором нагревалась от угольной топки. В случае если конструкция бабахнет, всегда можно устроить барбекю!

что нам вот-вот будет явлено самое важное, грандиозное, волнительное изобретение человечества — его величество мотоцикл.

Вплоть до 1885 года все, что имели в своем распоряжении велосипедисты, — непропорциональные конструкции с гигантским передним колесом и крошечным, словно снятым с пианино, задним. Они были до нелепого опасны и продолжали существовать только потому, что никому не пришло в голову придумать передачи. Уверен, вы в курсе, но все же объясню: переднее колесо было таким огромным из-за того, что от его размера зависело проходимое велосипедом за один проворот педалей расстояние. Диаметр вращения педалей был ограничен и зависел от анатомических возможностей того, кто крутил педали. Но за счет гораздо большего диаметра колеса, которому передавался импульс от педалей, каждый их проворот способствовал покрытию значительно большего расстояния. Но все это до первого малейшего толчка: за ним

Ну а этот франт — изобретатель Люциус Коупленд на фоне своего детища. Эту одноцилиндровую паровую машину, похожую на повернутый задом наперед пенни-фартинг¹ с мотором, он придумал в 1884 году. Представляю, как жутко выглядела эта конструкция, несущаяся на скорости 25 км/ч.

¹ Англ. Penny-farthing — прозвище велосипеда с разновеликими колесами, происходит от сравнения с внешним видом британских монет пенни и фартинга: одна из них (пенни) намного больше другой (фартинга).



THE ROVER SAFETY
BICYCLE (PATENTED)




Safer than any Tricycle, faster and easier than any Bicycle ever made. Fitted with handles to turn for convenience in storing or shipping. Far and away the best hill-climber in the market.

MANUFACTURED BY
STARLEY & SUTTON,
METEOR WORKS, WEST ORCHARD, COVENTRY, ENGLAND.

Price Lists of "Meteor," "Rover," "Despatch," and "Sociable" Bicycles and Tricycles, and the "Coventry Chair," illustrated, free on application.

"Cogent" Safety,
No. 18.



Good Sound Materials.

Cheapest & Best
Rear-driver made.

PRICE £12 10s. 0d.
SEND FOR A LIST OF 20 CLASSES OF CYCLES.

H. CLARKE,
COGENT WORKS, DARLINGTON STREET, WOLVERHAMPTON.

следовал кульбит через руль и красивый полет головой вперед прямиком в угольный сарай.

В 1885 году этому наконец пришел конец: изобрели передачи. А точнее, велосипед, у которого передняя звездочка была примерно в два раза больше задней, что позволяло достичь того же передаточного коэффициента, что у большеколенного велосипеда, но без риска улететь при падении с этой громадины в соседнее графство. Итак, у нового велосипеда было два спицованных колеса одинакового размера, заднее колесо с цепным приводом и прямое рулевое управление. Концепцию этого так называемого «безопасного велосипеда» придумал и зарегистрировал английский предприниматель Джон Кемп Старли. На самом деле название «безопасный велосипед» было придумано чуть раньше, в 1876 году, в отношении изобретения еще одного английского изобретателя Гарри Джона Лоусона. Но у его модели, в отличие от модели Старли, не было передач, а именно этот элемент оказался ключевым в создании практичной и работоспособной машины. А еще Старли добавил к названию своей модели эпитет «Скиталец» (англ. *Rover*), а у Лоусона был просто «безопасный велосипед» — чувствуете разницу? Я бы назвал свой велосипед «Ротационно-векторный аннигилятор пространства» или как минимум «Велосинхрофазотрон». Впрочем, название, конечно, не главное; главное, что именно на основании модели Старли Роупер создал свой паровой велосипед, а через год Готлиб Даймлер поставил на нее двигатель внутреннего сгорания, и так родился Reitwagen¹ — еще «один из первых» мотоциклов. Но давайте не будем отвлекаться на споры о том, кто же все-таки был первым, а кто — одним из первых. Сойдемся на том, что к 1896 году дела

Сравните пенни-фартинг с моделями Старли и Кларка на этих рекламных плакатах, и смысл названия «безопасный велосипед» станет очевиден. Вы бы с какого предпочли упасть?

¹ Нем. Daimler Petroleum Reitwagen — «керосиновая повозка для верховой езды Даймлера».

пошли на лад и мечты о скорости больше не казались наивными и несбыточными.

Прежде чем мы продолжим, хочу убедиться, что мы все трезво оцениваем происходящее. Первые мотоциклы были, прямо скажем, ужасны. Медленные, ненадежные, отовсюду постоянно течет, управлять неудобно, тормозить трудно. Словом, в то время это было весьма опасное развлечение. Но надо понимать, что в ту эпоху жизнь вообще в большинстве своем была или ужасна, или опасна, или и то, и другое. Если бы вам приходилось сушить белье в гладильном катке, вас бы тоже впечатлил мотоцикл с двигателем Де Дион-Бутона 1895 года, способный выдать аж половину лошадиной силы. Особенно если до этого вы ездили на работу на одном из ранних даймлеровских велосипедов, за исключением обода колеса практически полностью сделанных из дерева.

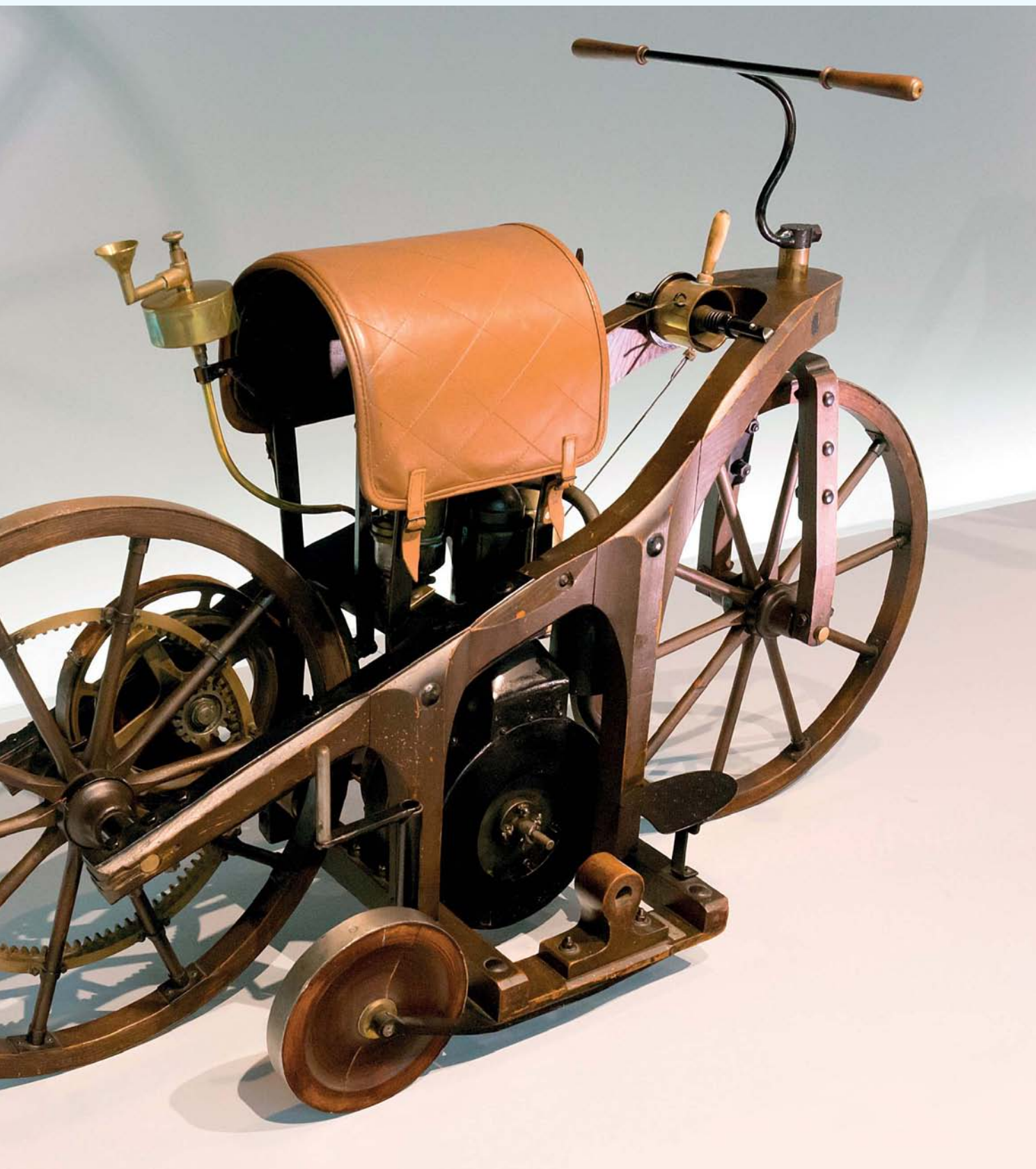
В последующие годы пытливые умы по мере сил улучшали существовавшие модели, и вот в начале XX века новоиспеченная компания Indian представила модель, способную выдать 1,75 лошадиные силы и развивавшую немислимую по тем временам скорость — 40 км/ч.



Наибольшую известность фирме Де Дион-Бутон принесли их новаторские автомобили и трехколесные велосипеды, но они также производили и моторы для мотоциклов, которые считаются первыми высокоскоростными двигателями внутреннего сгорания облегченного типа. Многие производители копировали дизайн и конструкцию этих двигателей, среди них и Harley-Davidson.

Именно Daimler Reitwagen, созданный Готлибом Даймлером в 1885 году, многие считают первым настоящим мотоциклом, потому что он работал на бензиновом двигателе внутреннего сгорания, а не на пару.







Oil

THE
SUNBEAM

МОТОЦИКЛЫ — ЭТО НАДОЛГО

**Мы — байкеры XX века.
Посторонитесь-ка, мадам.**

Далеко не все новшества люди готовы принять сразу: такие вещи, как демократия, моногамия или гигиена, для некоторых, например, до сих пор под вопросом. Но мотоцикл прижился сразу. На смену чумазому и хаотичному XIX веку пришел такой же хаотичный и пропахший выхлопами, зато полный новых надежд и возможностей XX, а вместе с ним пришел и мотоцикл. Пришел, чтобы остаться. В 1902 году был издан первый посвященный мотоциклам журнал под названием — ни за что не поверите — Motor Cycling (англ. «Мотоциклирование»). Он произвел настоящий фурор. Вдохновившись неожиданно теплым приемом, редакция решила включить в журнал раздел, где публиковала восторженные отзывы публики о новоиспеченном издании. В этом разделе мы можем, к примеру, прочесть отзыв некоего Дж. А. Льюиса из Ипсвича, который по получении журнала направил в адрес редакции следующее сообщение: «Определенно стоит своих денег. Я заплатил пенни и не пожалел». Можно ли рассчитывать на более высокую похвалу?! А ведь были отзывы и поцветистее. Полагаю, мистеру С. Дж. Шору из Кройдона нелегко было побороть присущую каждому настоящему англичанину сдержанность, когда он в своем письме назвал журнал «великолепным и познавательным издани-



Эти джентльмены с заметным интересом рассматривают «экспериментальную» модель мотоцикла от фирмы Matchless 1903 года, а вот коляска-прицеп их явно не впечатляет. Такие одноместные прицепы не прижились.



«В лавке Крики Кутберта, что по соседству с мясником на главной улице, продается новый мотор марки Regina. Цена 45 фунтов». Идет 1902 год, «моторные велосипеды» стремительно набирают популярность.

В 1902 году вышел первый номер журнала Motor Cycling. Скоро он уже продавался тиражом 20 тысяч экземпляров в месяц и утвердился как главный источник информации для всех, кто интересовался мотоциклами и снаряжением для езды.

ем». Но он на этом не остановился. Рискую навлечь на себя порицание всего английского общества за возмутительное проявление неприкрытой сентиментальщины, а то и — уму непостижимо — открытое выражение удовольствия, он добавляет: «Желаю вам больших успехов». Напомню, это 1902 год — всего шесть лет прошло с тех пор, как Рупер и/или Даймлер поставили на безопасный велосипед Старли и/или Лоусона настоящий, хоть и примитивный, по сегодняшним меркам, двигатель внутреннего сгорания, создав первые в истории человечества модели мотоциклов. Только появившись на свет, еле стоя на неокрепших ногах — новорожденный теленок в поисках материнского вымени, — он сразу оказался в центре всеобщего внимания, как записавшие первый сингл «Битлы» 60 лет спустя. Еще в журнале Motor Cycling был раздел с цитатами представителей профессионального сообщества. Какого сообщества? Когда оно успело образоваться?! С тем же успехом можно говорить о литературном наследии младенца или о блоге, который ведет котенок. Вообще, таких сейчас навалом, но вы поняли, к чему я клоню. И тем не менее в разделе «Что говорят коллеги по цеху» можно прочесть, например, следующее послание от производственной фирмы Enfield Cycle из Вустершира: «Только что получили первый номер Motor Cycling, с публикацией коего и спешу вас поздравить».

Представители фирмы Strettons из Глостершира пишут: «Поздравляем с выходом первого номера Motor Cycling. Он вполне соответствует нашим ожиданиям. Уверены, вскоре журнал станет официальным печатным изданием мотоциклетной отрасли, каковым журнал Cycling сегодня является для поклонников велосипеда».

Но нагляднее всего ситуацию, пожалуй, описывает еще один раздел, посвященный беззастенчивому самолюбованию редакции: «Что говорит пресса». В нем можно найти цитаты из Daily Mail, Pall Mall Gazette, Birmingham Midland Express и других таблоидов. Все они написали о появлении журнала, посвященного этому новому и экзотическому для большинства увлечению: мотоциклам. Сам факт, что это явление освещалось в широкой печати, свидетельствует: в тот момент к нему уже существовал значительный общественный интерес.

Согласно выдержкам, Daily Express «считает пришествие нового хобби свершившимся фактом» и радостно добавляет:


«У любителей моторных велосипедов теперь есть свой журнал. Только что увидел свет первый номер Motor Cycling — младшего брата всеми любимого еженедельника Cycling. Судя по обилию новостных материалов и иллюстраций, не говоря уже о рекламных объявлениях, можно заключить, что это новое увлечение уже завоевало народную любовь».

SEPTEMBER 10TH, 1902. ADVERTISEMENTS. Motor Cycling.

The ORIENT Motor Bicycle.

FROM 2½ to 3½ H.P. ACTUAL.

The result of the Speed Trials recently held in America, where the ORIENT Motor Bicycle did the mile in 1 min. 10 secs. which is at the rate of over 50 MILES per hour—proves the ORIENT to be the **Fastest** Motor Bicycle on the market.



SPRAY CARBURETTOR!
Simplex Belt Tightener!
Extra Long Wheel Base!

The Frame construction has been most carefully thought out, resulting in great rigidity, strength and minimum of vibration.

REMINGTON AUTOMOBILE & MOTOR AGENCY,
11, TOTHILL STREET, WESTMINSTER, LONDON, S.W.

NOW READY.

MOTOR CYCLING MANUAL

Compiled by the Staff of "Motor Cycling."


Price **1s.** Post free **12.**

SHOULD BE IN THE HANDS OF ALL INTERESTED IN THE GROWING MOTOR MOVEMENT.

'MOTOR CYCLING' OFFICES,
7-15, ROSEBURY AVENUE, LONDON, E.C.

KINDLY MENTION "MOTOR CYCLING" WHEN CORRESPONDING WITH ADVERTISERS.

ROSS COURTNEY'S MOTOR PUMP.



Manufacturers—AIR VALVES, NEEDLE VALVES, AIR PUMPS, OIL PUMPS, UNIONS, TERMINALS, SCREWS, BOLTS AND NUTS.

TURNT PARTS AND STAMPINGS FOR MOTOR BUILDERS made to order.

ROSS COURTNEY & Co., Ltd.,
Ashbrook Road, LONDON, N.

SEPTEMBER 24TH, 1902. ADVERTISEMENTS. Motor Cycling.

DUNHILL'S MOTORITIES



50. "IDEAL" WAISTCOAT.

WAISTCOATS.

70. Leather Waistcoats, in Black or Brown. Leather Buck, with Sleeves. **42/-**

71. Ditto, in Superior Leather. **50/-**

"IDEAL" WAISTCOAT.

"Ideal" Clothing is manufactured from finest quality Scotch Tweeds, with specially dressed pliable leather inserted between the cloth and lining, giving all the warmth and advantages, without the appearance of leather. Absolutely waterproof.

251. In Tweeds or Fancy Patterns, with Sleeves. **70/-**

THE "M.C." SEMI-BREECHES.

(Patentably Protected.)

An Ideal Garment for MOTOR CYCLING, specially designed, giving all the protection necessary, and most comfortable in wear. They are in the form of overalls, and whilst having the appearance of knickerbockers, can be much more readily put on and off.

535. In superior Leather. **£2 5 0**

536. In real Chrome-dressed Calf Skin. **£3 10 0**

LEGGINGS, as illustration, **18/6** extra.



536.



561.

THE "M.C." COMBINED GAITERS AND LEGGINGS.

Made from soft pliable Leather, and will not retard the action of the legs when pedalling.

560. In superior Leather **£2 2/-** per pair.

561. In real Chrome-dressed CALF SKIN **£3 3/-** per pair.



730.

DUNHILL'S NEW MOTOR CYCLE COVER.

Shaped to conform with fit over any ordinary Motor Bicycle. Machine can be wheeled when cover is on. Made in light green water and sun-proof material; useful for both touring and saving purposes.

PRICE **£1 5s.**

With the new 80 page illustrated Catalogue, just published, containing all the latest English and French novelties.

ALFRED DUNHILL,
Sole Manufacturer Agent in the British Isles for: Hoses, O. S. S. S. of Pils, of Paris.
Head Depot and Wholesale Department—
NUMBER TWO, CONDUIT ST., 145-7, EUSTON ROAD, LONDON, N.W.
Telephone: 548 KING'S CROSS. Please address all communications to Head Depot. DUNDEE, DUNDEE, LONDON.

KINDLY MENTION "MOTOR CYCLING" WHEN CORRESPONDING WITH ADVERTISERS.

The Motor. ADVERTISEMENTS. FEBRUARY 4TH, 1903.

Specialities B.K. for Motor Cycles.

Special Raw Hide V Belting, Copper Sewn.

No. 913.

No. 912 V Copper Sewn. **8/-** per yd.

No. 914 Linen. **10/-**

No. 915 Rd. Thread, twisted 10/0. **12/-**

No. 916 Lin. Cord. **10/-**

No. 917 Flat Rubber Tan. **10/-**

Brass Terminals

Small Size **1/-** doz.

Large **1/6**

Dinin Spare Size Accumulators.

4 volt, 8 amp. 7 1/2 to 11 in. Price **10/-** each.

Nickel-plated Case with clips for attaching to frame to carry same, **8/-** each.



Motor Cycle Pulleys.

Special Sizes extra to order

No. 918 Standard, non-slip, for Steam Belt. **3/6** each

No. 919 V Shape, for Locomotive Belt. **8/-**

No. 920 Rim Pulley for Locomotive Belt. **10/-**

No. 921 Rim Pulley for Locomotive Belt. **10/-**

No. 922 Pulley Clips. **1/6** doz.

BRANSON, KENT & CO., Ltd.,
332, Goswell Rd., London, E.C.

Stand No. 4, Crystal Palace.

THE BORD

Price **£29 10 0.**

Bord Detachable Motor, ready to fit to a Roadster Bicycle.

£18 10 0.



BORD MOTOR COMPANY,
29, Finbury Pavement, LONDON, E.C.

West End Agency, GOY & CO., Ltd., 2, Prad Street, W.

KINDLY MENTION "THE MOTOR" WHEN CORRESPONDING WITH ADVERTISERS.

The Motor. ADVERTISEMENTS. FEBRUARY 4TH, 1903.

See what makes the REX Go.



CRYSTAL PALACE SHOW,

JAN. 30th to FEB. 7th.

Free trials on the vibrationless "KING OF MOTOR BICYCLES."

2½ H.P. MOTOR.
REX PATENT SILENCER,
REX REGISTERED DESIGN.
Price **49 GUINEAS.**
with Dunlop Tyres.
Rex Motor Mfg. Co. Ltd. COVENTRY.



FITTED WITH DUNLOP TYRES.

KINDLY MENTION "THE MOTOR" WHEN CORRESPONDING WITH ADVERTISERS.





Разве не здорово, когда какое-то новое явление в одно мгновение захватывает сердца и умы людей по всему свету? Я, конечно, сейчас не о болезнях, опасных религиозных культах и странных убеждениях — я говорю о хороших, безопасных, полезных вещах, как, например, придуманные позже скейтборды и хулахупы. В случае с мотоциклами, думаю, секрет их мгновенной популярности в том, что они уже давно существовали в нашем коллективном сознании. Чтобы воплотить этот образ в реальность, нам нужны были самоходное устройство и мотор. К началу XX века мы их получили — и без промедления использовали для создания машины, образ которой давно был у нас в головах. Словно бы мы уже знали, что в один прекрасный момент создадим Ducati 1299 Panigale S, и, вдохновляемые этим знанием, прилагали максимум усилий, чтобы побыстрее прийти к этому моменту. Birmingham Midland Express в своей заметке о журнале, посвященном новому изобретению, явно предчувствует зарождение чего-то нового и значительного, когда пишет о «несомненной его ценности»:

«Если редакции Motor Cycling удастся поддерживать продемонстрированное нам в первом номере качество печати и иллюстративного материала, издание непременно завоюет популярность и станет незаменимым источником информации для тех, кто интересуется развитием двухколесных механизмов».

Вглядываюсь в свой Sunbeam 1927 года в попытке вспомнить, где у него газ, тормоз и как он вообще заводится. Этот мотоцикл самый старый и самый медленный в моей коллекции, но я люблю его не меньше современных скоростных машин.

Дамы, разъезжающие на велосипедах и мотоциклах, были привычной картиной. Эта американская пара готовится к поездке на своих парных мотоциклах. Шлем дамы выглядит более чем внушительно.



ПЕРВЫЕ АДЕПТЫ МОТОЦИКЛА

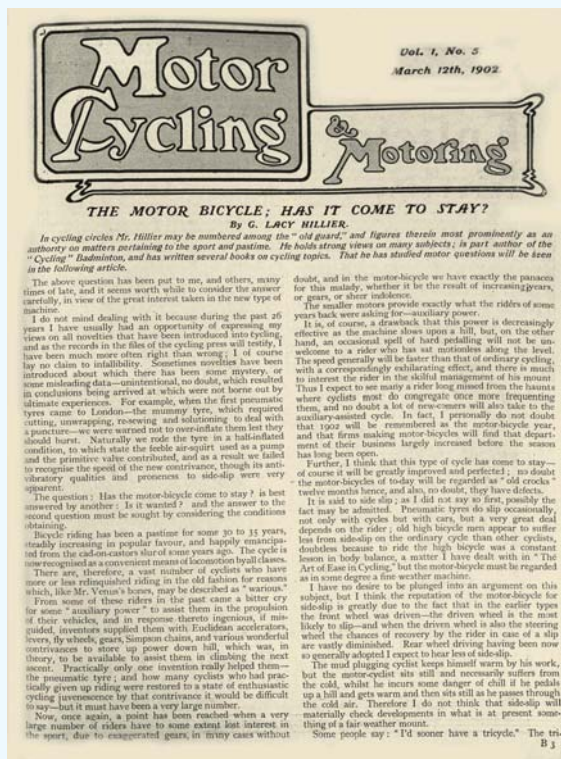
Из ранней прессы, писавшей о первых мотоциклах и их любителях, можно сделать еще один интересный вывод: среди энтузиастов нового транспортного средства были не столько поклонники автомобилей, тоже переживавших тогда период становления, сколько любители велосипедов. Как напоминает нам Daily Express, журнал Motor Cycling отпочковался от уже существовавшего и популярного еженедельника Cycling, чьей целевой аудиторией были те, для кого недавно изобретенные безопасные мотоциклы стали и страстным увлечением, и средством передвижения. И вместо того чтобы обрушиться с критикой на этого нового и громкого младшего брата их любимого двухколесного друга, они с радостью приняли его в свои сердца. Не хочу показаться циничным, но... Хотя что тут скрывать, я сейчас максимально циничен, как таксист, который начинает фразу со слов: «Не хочу выглядеть расистом, но...» Так вот, я все же задам свой вопрос, несмотря на всю его циничность: если бы мотоцикл или нечто аналогичное появилось сегодня, был бы он с таким же энтузиазмом принят так называемой «старой гвардией», поклонниками того, что этот новый мотоцикл очевидно и неминуемо бы вытеснил? Сомневаюсь. Но велосипедисты начала XX века, судя по всему, посмотрели на мотоцикл и сразу решили: да, эта штука по мне.

Возьмем, к примеру, именитого велоэнтузиаста того времени, из-под чьего пера вышло немало тематических материалов: Джордж Лэйси Хиллиер. Он в своих суждениях отличался, мягко говоря, прагматичным подходом. В своей статье под названием «Приживется ли моторный велосипед?», опубликованной в журнале Motor Cycling в марте 1902 года, он прямым текстом говорит, что никоим образом не возражает против нового изобретения.

«За последние 30–35 лет велосипеды прочно вошли в нашу жизнь и становятся все популярнее, и их поклонников никто уже не называл презрительно «чужаками на колесах».

Журналист и велозэксперт Джордж Лэйси Хиллиер рассуждает о будущем моторных велосипедов и отмечает опасность боковых заносов, называя моторный велосипед наравне с обычным «транспорт для хорошей погоды». Так родился первый комматный байкер¹.

¹ Сленговое презрительное название для тех, кто выезжает на мотоцикле только в идеальную погоду.



SEPTEMBER 1910. ADVERTISEMENTS. Motor Cycling.

The ORIENT Motor Bicycle.

FROM 25 TO 35 H.P. 10 H.P. 14 H.P.

The result of the Speed Trials recently held in America, where the ORIENT Motor Bicycle did the mile in 1 min. 10 sec., which is at the rate of over 50 MILES per hour proves the ORIENT to be the Fastest Motor Bicycle on the market.



SPRAY CARBURETTOR!
Simplest Best Tightener!
Extra Long Wheel Base!

The Frame construction has been made of the best material, and is so strong and light that it will stand up to any rough riding, and will not get out of shape.

REMINGTON AUTOMOBILE & MOTOR AGENCY,
11, TOTTILL STREET, WESTMINSTER, LONDON, S.W.

NOW READY.

MOTOR CYCLING MANUAL

Compiled by the Staff of "Motor Cycling."

Price 1s. Post free 12.

SHOULD BE IN THE HANDS OF ALL INTERESTED IN THE GROWING MOTOR MOVEMENT.

MOTOR CYCLING OFFICES,
110, MARKET STREET, LONDON, E.C.

ROSS COURTNEY'S MOTOR PUMP.

Handles carburetors, AIR VALVES, NEEDLE VALVES, AIR PUMPS, OIL PUMPS, EXHAUSTS, THERMOSTATS, SAFETY VALVES, JOINTS AND NUTS.

TUNING PARTS AND STAMPINGS FOR MOTOR BUILDERS made to order.

ROSS COURTNEY & Co., Ltd.,
Ashbrook Road, LONDON, N.

Motor Cycling. ADVERTISEMENTS. SEPTEMBER 1910.

The Most Important Motor Cycle Event Ever Held.

1 Hour's Scratch Race, Crystal Palace, August 29.

This race is one of the most important motor cycle events ever held, and is the only one of its kind in the world.

Won on a PHOENIX.

Started with a Phoenix 250 cc. 25 H.P. and finished with a Phoenix 250 cc. 25 H.P. in 1 min. 10 sec. 10 H.P. 14 H.P.

5 MILES MATCH, CANNING TOWN, AUG. 30th, 1910. 25 H.P. 25 H.P. 25 H.P.

THE PHOENIX PROVED AGAIN VICTORIOUS. These machines performed well, and the victory was won by the Phoenix 250 cc. 25 H.P. in 1 min. 10 sec. 10 H.P. 14 H.P.

A GOOD MACHINE FITTED WITH A GOOD MOTOR.

A description of the fully equipped all-steel machine which won the match is given in the book, and the complete equipment is also for sale at a low price.

J. VAN HOODONK, PHOENIX MOTOR 736, Holloway Road, CYCLE WORKS 4, 5, 6, Criterion Buildings, LONDON, N.

DEAUVILLE.

CLÉMENT-GARRARD.

The Record made by M. WILLIAMS at 1000 miles remains unbroken.



WILLIAMS rode a CLÉMENT-GARRARD 110 lbs. Motor Cycle, and did the 1000 miles in 41 hrs. This is a Motor Bike, not a motorcar.

THE GARRARD MFG. CO., Ltd., Highgate Two-Speed Gear Works, BIRMINGHAM.


SEPTEMBER 1910. ADVERTISEMENTS. The Motor.

THE PRINCEPS LEADS THE WORLD.

Variable Gear and Free Engine Belt Drive.

Free Engine Friction Clutch and Compensating Spring Chain Drive.

For Particulars of MANY OTHER IMPROVEMENTS, Mechanical, Electrical, and other, contact the Principes Autocar Co., Northampton.



11 H.P. Single Cylinder 245.
11 H.P. Single Cylinder 245.
11 H.P. Single Cylinder 245.
11 H.P. Single Cylinder 245.

Моторный велосипед (пройдет еще несколько лет, прежде чем появится термин «мотоцикл») изобрели всего несколько лет назад, но на страницах Motor Cycling уже можно было увидеть десятки предприятий, вовсю рекламирующих свои модели.

Вот это да, уже тогда любители двухколесных коней имели репутацию дерзких сорвиголов, хоть и со скидкой на викторианский стиль — пышные усы и нелепые штаны.

«Велосипед как средство передвижения сегодня признается всеми слоями общества».

Обратите внимание, он не имеет в виду любителей обтянуться лайкрой, которые считают себя лучше других (читай: автомобилистов) только потому, что осмеливаются выезжать на дороги, на поддержание которых, кстати, последние платят внушительный налог. На самом деле из слов Хиллиера можно сделать вывод, что в то время велосипед уже воспринимался не как роскошь, а как средство передвижения. Хиллиер и дальше прямым текстом разбивает эту мысль:

«Если говорить о цене, очевидно, моторный велосипед имеет стоимость гораздо более доступную, нежели автомобиль. Более того, он дешевле и в сравнении со стандартным безопасным велосипедом, что является следствием здоровой конкуренции среди продавцов, от которой покупатель только выигрывает. В вопросе же хранения или содержания моторный велосипед выигрывает безоговорочно. (Примечание автора: Не могу описать тот иррациональный восторг, что я испытываю, когда встречаю слово «содержание» в таком контексте. Немедленно включается та часть подсознания, которая считает, что байк — это живое существо, с которым ты разделяешь дорогу и приключения, что она несет.) Для многих любителей велосипедов, в особенности проживающих в пригороде, представляется сложным обеспечить размещение даже и для обычного трехколесного велосипеда, тогда как моторный велосипед за-

The Motor. THE EAST-WEEST. THE MOTOR CYCLES.

NEW HUDSON

MOTOR CYCLES.

With Gasoline 2 h.p. Or Blue Motors. The Most Perfectly Finished Motor Cycle on the Market.




Model for 1903 **£45** Net Cash. FAST. LIGHT. SIMPLE.

Frame of New and Registered Design. Latest Type of Spray Carburettor. Three-ply Copper-sewn Tyre. Patent Automatic Sight-feed Lubricator. Narrow Tread 5 1/2 inches. Write us for full particulars.

NEW HUDSON CYCLE CO., LTD., BIRMINGHAM.
AGENTS THROUGHOUT THE EMPIRE.

The Motor. THE MOTOR CYCLES.

COVENTRY EAGLE



A PERFECT COMBINATION.

THE COVENTRY EAGLE CYCLE CO., LTD. LEICESTER ROAD, COVENTRY.

LANCHESTER CARS

FIVE YEARS AHEAD OF ALL OTHERS!

OUR IMPROVEMENTS OF 1898 NOW FOLLOWED BY CONTINENTAL MAKERS IN 1903!

MECHANICALLY OPERATED INLET VALVES. MAGNETO IGNITION. FAN COOLING. CHAINLESS DRIVE.

WE STILL TAKE THE LEAD WITH

BALANCED ENGINE. METAL ON METAL CLUTCH AND BRAKE. FULLY AUTOMATIC LUBRICATION. WORM TRANSMISSION.

LANCHESTER

LANCHESTER ENGINE CO., LTD., SPARKBROOK, BIRMINGHAM.

The Motor. THE MOTOR CYCLES.

Humber

Chain-Driven MOTOR BICYCLES.

"By Word, Not Deed" Further Proofs of Superiority. AUTOMOBILE CLUB HILL-CLIMBING TRIALS, SEPT. 5, 1902.


WESTERHAM HILL. The "Humber" Motor Bicycle did better time, viz. 1 min. 59 sec. The "Humber" Motor Bicycle again beat all competitors. Time 1 min. 59 sec.

All the most expensive high-powered Cars participated in above trials; but the "Humber" Chain-Driven Motor Bicycle beat all competitors by 20 and 45 sec. respectively.

For Sales, Address: **HUMBER, Ltd., 32, HOLBORN VIADUCT, LONDON.**

THE BEST IS CHEAPER. **The REX** KING OF MOTOR BICYCLES.

Not a foreign motor, but a genuine British engine of 2 h.p. In one of the secrets of the success of the "Rex."



On July 19th the 2 h.p. "Rex" beat the 2 mile grass track record, time 3m. 55s., also the 5 mile record, time 9m. 59s.

Price 48 guineas.

THE REX MOTOR MFG. CO., LTD., COVENTRY.
London Agents: THE MOTOR CAR CO., 110, Shaftsbury Avenue, London.

нимает места столько же, как и обычный безопасный, — одно это уже способно обеспечить ему высокую популярность. Содержание же на открытом воздухе связано с дополнительными издержками, равно как и с риском кражи или порчи вашего имущества».

Ага, вот мы уже переживаем за своих «коней», и, думаю, не только из-за их материальной ценности. Вероятно, это были первые предпосылки ужасных наказаний, которые спустя годы «Ангелы ада»¹ применяли к глупцам, осмеливавшимся приблизиться к мотоциклу с клеймом клуба с недобрыми намерениями. Представьте картину: неудачливый похититель мотоциклов приходит в себя в ангаре, привязанный к стулу, в окружении бородатых громилов в коже с монтировками в руках, и очевидно, что использовать они их будут вовсе не по прямому назначению. Одной такой истории достаточно, чтобы миф об особой связи между железным конем и его хозяином (разной степени жестокости) прочно утвердился в общественном сознании, а сам мотоцикл приобрел мифический статус.

В своей статье мистер Хиллиер также говорит, что мотоцикл «наконец занял место, которое давно пустовало», и предполагает, что он найдет свою аудиторию, а наиболее прогрессивные компании, производящие велосипеды, увидят, что на мотоцикл есть спрос, который наверняка будет расти по мере роста популярности этого транспорта, — словом, это было как нельзя более удачное время, когда отрасль переживала возрождение и рост торгового потенциала. Хиллиер также предсказывает:

В рекламных объявлениях говорится об успехах тех или иных моделей в испытательных заездах. Если в воскресенье он смог выиграть заезд, то в понедельник сможет довести тебя до работы. Ну, наверное.

¹ Англ. Hells Angels – старейший и крупнейший мотоклуб «вне закона».





1914 год. Улыбающиеся молодые люди позируют с мотоциклом Triumph 500 Model H. Именно эту модель Военное ведомство Великобритании выбрало для поставки в вооруженные силы. Интересно, кто из этих четверых дожил до конца Первой мировой?

«Скорость езды на моторных велосипедах будет выше, чем на обычных, ощущения — более захватывающими, и у ездоков будет стимул совершенствоваться в тонкостях управления своим железным конем. Поэтому уверен, что многих, кто давно забросил это увлечение, скоро вновь можно будет увидеть на сборищах любителей двухколесного транспорта».

Можно подумать, что он только что проехал на Kawasaki H2 по перевалу Кота и скрипки¹, а потом потусовался в мотопарке со своими приятелями-райдерами — настолько естественно звучат его прогнозы. В душе мы уже были байкерами, оставалось придумать байки.

И вот мы их придумали. Что дальше?

¹ Опасная мототрасса на границе графств Дербишир и Чешир, названная в честь одноименного постоялого двора в верхней точке трассы.

На дворе 1908-й, и эти шестеро раздетых смолящих приятелей явно собрались на мотопрогулку. В те времена собственный мотоцикл был признаком достатка и, с большой долей вероятности, немалого количества свободного времени.





ПЕРВАЯ МОТОВЫСТАВКА

В детстве у меня было одно главное увлечение, которому я посвящал все свое время: разглядывание мотоциклов. К десяти-одиннадцати годам я мог с лету назвать модель, производителя, характеристики двигателя и все особенности конкретной модели любого мотоцикла, который мельком увидел из окна машины. Кроме меня, это никому не было интересно, но я все равно выдавал на-гора эту информацию. Рассматривать мотоциклы, находиться поблизости, бродить среди них, словно среди пасущихся антилоп в африканской саванне, — почти так же захватывающе, как ездить на них верхом. Почти, но все-таки не совсем. И это очень быстро намотали на ус не только потенциальные покупатели, но и представители торговых кругов. Вскоре после того как первые образцы моторных велосипедов кое-как выкатились на дорогу, состоялась первая мотовыставка. Технически мотоциклы вторглись на территорию другого, уже существующего мероприятия: 14–22 февраля 1902 года в Хрустальном дворце¹ была анонсирована выставка автототехники Crystal Palace Motor Show. Но поклонники мото-

¹ Англ. Crystal Palace — инновационный выставочный комплекс с прилегающей территорией на окраине Лондона, просуществовавший с 1850 по 1936 г. Главный павильон имел стеклянные стены, этот проект до сих пор считается шедевром архитектуры.



Как видно на фото, мотосалон 1902 года в Хрустальном дворце был посвящен в первую очередь автомобилям. И все же туда удалось протащить несколько новеньких мотоциклов, которые немедленно вызвали огромный интерес публики. Производители устраивали на территории вокруг выставочного зала показательные заезды. Ручаюсь, изрядное число мальчишек тогда «заболели» мотоциклами — как и я сам после похода на мотовыставку 75 лет спустя.

циклов отнеслись к событию с огромным энтузиазмом. Учитывая, что мотоцикл на тот момент едва вылупился из яйца, можно было бы предположить, что все закончилось парой мотоновинок где-то в углу павильона. Однако, судя по репортажам в *Motor Cycle* и других изданиях, получилось наоборот — двухколесные моторы вытеснили четырехколесные с их же выставки. Мотоциклы явно захватили внимание публики.

Полагаю, именно тогда в Англии впервые была организована специальная мотоэкспозиция, и она обещала собрать под одной крышей одну из самых интересных и показательных на тот момент коллекций мотоциклов. Здесь можно было увидеть такие марки, как Ariel, Excelsior, Minerva, Quadrant, Mitchell, Derby, Chapelle, New Hudson, Phoenix, Humber, старый и новый Werner и многие другие — причем не только в павильоне, но и на треке, в действии.

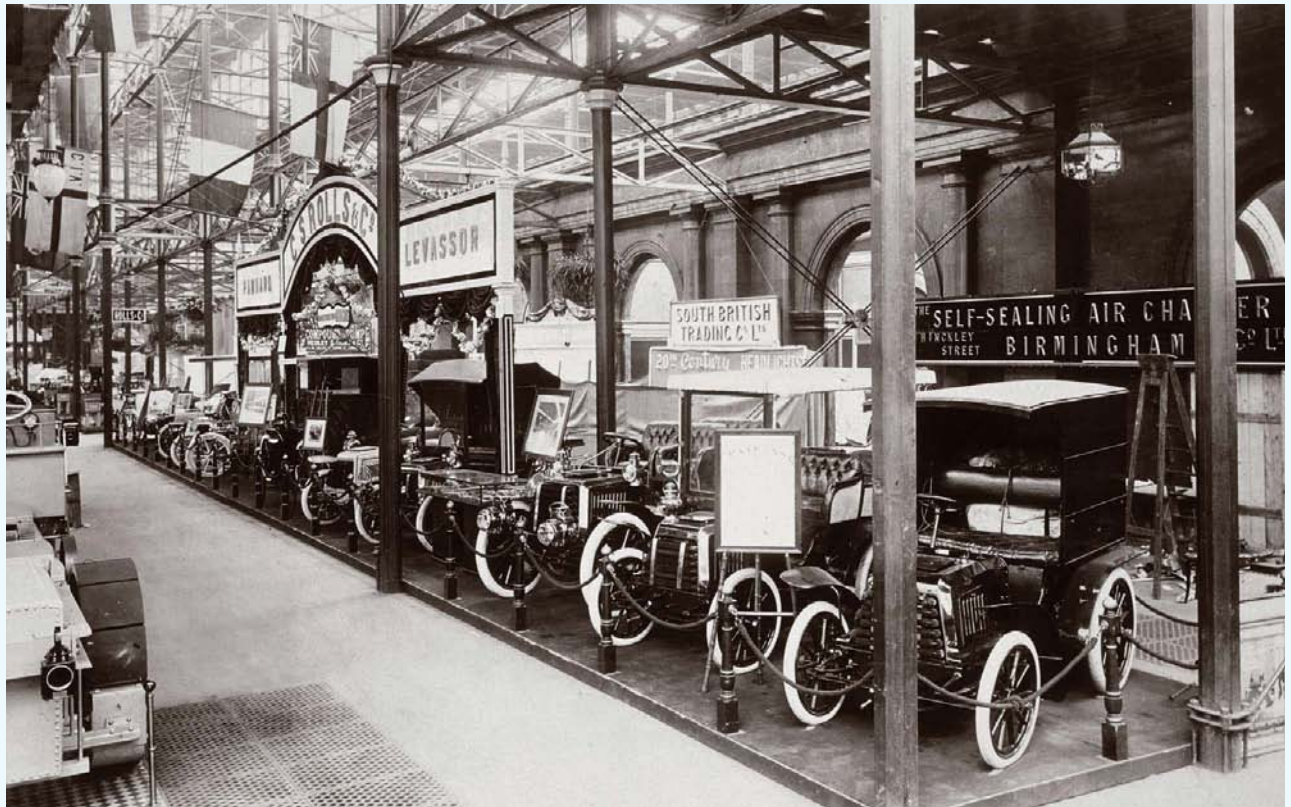
Только подумайте: мотоцикл только что придумали, а список производителей уже до пола. Так что интернет-революция — далеко не первый случай в истории, когда смекалистые и не лишенные предпринимательского чутья представители общества почувствовали возможность заработать и, не откладывая, принялись за дело.

Посетители выставки могли увидеть в деле мотоциклы и автомобили и даже имели возможность сами попробовать сесть за руль. В среду 19 февраля 1902 года некий Джо ван Хойдонк объявил, что проедет на велосипеде собственной марки Phoenix без остановки 300 километров по треку Хрустального дворца — вероятно, в приступе отчаянного безрассудства в попытке оправдать героическое имя своей машины.

В рекламе мотоцикла Minerva гордо сообщается о его победах в гонках и об установлении нового скоростного рекорда — почти 70 км/ч, — достигнутого во время заезда вокруг Хрустального дворца летом 1902 года. В продаже в лавке мистера Д. Ситроена по адресу: Лондон, Холборн-стрит, 45. Сейчас там, наверное, какой-нибудь «Старбакс».

Мотоциклы всегда были хороши в деле произведения впечатления на девушек, чем этот молодой человек явно пользуется. Посмотрите, как гордо он стоит рядом со своей 3,5-лошадной «Минервой» 1911 года.






OCTOBER 22ND, 1902. ADVERTISEMENTS. Motor Cycling.

ACKNOWLEDGED THROUGHOUT
... THE TRADE ...
TO BE THE BEST EXHIBITION
... FOR ORDERS. ...

The "National" Cycle AND Motor Show

ELEVENTH ANNUAL.



**Motor Carriages,
Cycles,
Motor Cycles,
Accessories,
Tyres, Fittings,
Machinery.**

Crystal Palace,
NOVEMBER
21, 22, 24, 25,
26, 27, 28, 29.

TWENTY MINUTES TO THE PALACE !!!
FROM HOLBORN VIADUCT STATION.
SPECIAL TRAINS DAILY are being arranged for the convenience of the Public and the
Trade. Important concessions to the latter will shortly be announced.
FRANK PEACH, Sec., 48, Holborn Viaduct, E.C.

SEPTEMBER 24TH, 1902. ADVERTISEMENTS. Motor Cycling.

MINERVA MOTOR.

The Standard and most Popular.

Not only victorious in short distance Races,
BUT ALSO

First of the 1-Cylinder Motorcycles

IN THE CIRCUIT DU NORD RACE,
DISTANCE, 170 KILOMETRES = 106 MILES,
AND
One Hour's Record, 42 miles 290 yards

At CRYSTAL PALACE, August 29th, 1902.

Hundreds of unsolicited Testimonials from delighted Riders.

*"Minerva" Motors are supplied by all the leading
Cycle Makers and Agents.*

Trade only: **D. CITROEN,** 45, HOLBORN VIADUCT,
LONDON, E.C.

KINDLY MENTION "MOTOR CYCLING" WHEN CORRESPONDING WITH ADVERTISERS.



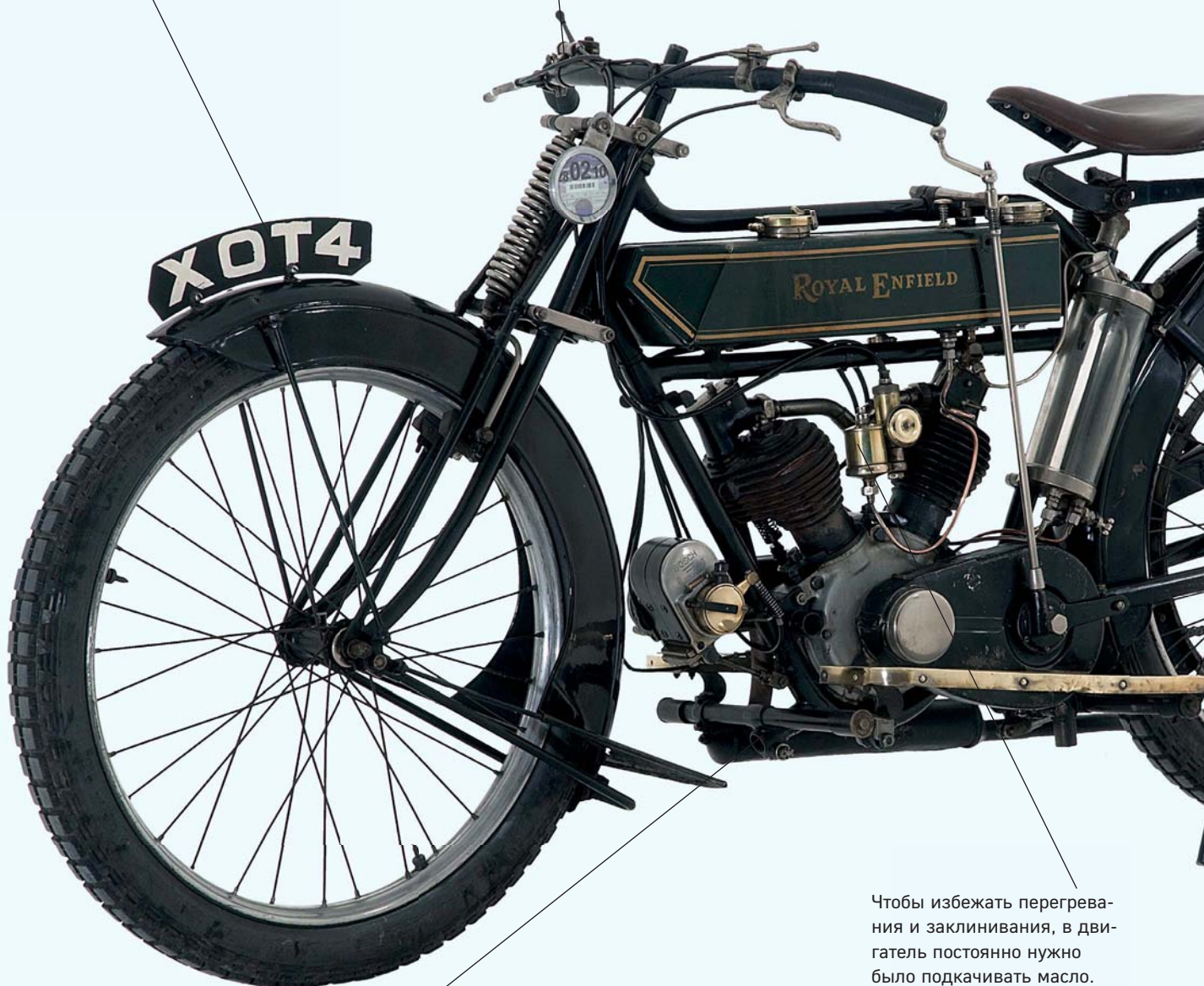
МОТОЦИКЛ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА

Итак, мы с вами поговорили об истории появления мотоцикла и решили, что он стал воплощением давней мечты человечества. Как только были изобретены все необходимые составляющие, общественное сознание, пронесшее мечты о мотоцикле с пещерных времен, немедленно объединило их в эту долгожданную машину. А как только появилась машина, человечество начало ее использовать для выяснения, кто самый быстрый и самый сильный — то есть устраивать мотогонки и применять мотоцикл в боевых действиях. Но давайте вспомним, что это было лишь самое начало эпохи мотоциклов, и хотя мы уже достигли значительных успехов, нам еще было куда расти. Вот как работал и управлялся мотоцикл начала XX века. И если вы только недавно сдали экзамен на права категории А, не удивляйтесь, если не узнаете и половины из описанных деталей.

Это было время, когда мы стали задумываться о неких общих принципах управления этими двухколесными агрегатами. К 1902 году и среди производителей, и среди владельцев мотоциклов возникло представление о базовом наборе составляющих элементов, определяющих то, что можно назвать мотоциклом: два колеса + мотор. Неплохо для начала, но это еще не все! Они договорились и о более утонченных деталях: для работы двигателя бензин и воздух необходимо смешивать в определенных дозах; металлические детали механизма нужно смазывать, чтобы они намертво не срастались друг с другом; энергию, выделяемую двигателем при потреблении топлива, нужно как-то сообщать ведущему колесу, и сообщать ее желательно поступательно, чтобы обеспечить возможность плавного старта. Ну и если уж совсем идти на поводу у потребителя или если хочется особо выделиться среди конкурентов, то неплохо еще добавить какое-нибудь приспособление для торможения. Но вот в способах реализации всех этих требований в то время не было никакой конкретики. В своей статье, посвященной первой мотовыставке, прошедшей в Хрустальном дворце в Лондоне, Motor Cycle рекомендует читателям обратить особое внимание на стенд компании Quadrant, где будет представлено «безусловное новшество». Как мы обнаруживаем далее, это новшество, на которое нам столь настойчиво советуют обратить внимание, заключается в том, что Quadrant попытались сделать свою модель мотоцикла хоть сколько-нибудь годной к использованию.

В 1914 году и в помине не было двойных тормозных дисков — только обычный велосипедный тормоз на переднем колесе, толку от которого было, прямо скажем, немного.

Куча рычагов, представляющих загадку для современного мотоциклиста. Где-то тут монетка газа, рычаги опережения и запаздывания зажигания, декомпрессор и рычаг переднего тормоза.



Двухцилиндровый V-образный двигатель объемом 350 см^3 и мощностью 3 лошадиные силы мог разогнать эту машину до головокружительных 95 км/ч .

Чтобы избежать перегрева и заклинивания, в двигатель постоянно нужно было подкачивать масло.

Рама была цельнолитая, так что вся амортизация заключалась в слегка подпружиненном седле.


Ремень привода был кожаный. В дождливую погоду с ним наверняка были проблемы.



Motor Cycling. ADVERTISEMENTS. SEPTEMBER 24TH, 1901.

The ... "QUADRANT" Motor Bicycle

Any Cyclist can mount and ride it straight away.



SIMPLICITY ITSELF!!

How the "One Lever does the work of Four."

Position No. 1.—The electric switch is off, the gas is off, the exhaust valve is open. The machine rides as an ordinary bicycle in city traffic, in passing restive horses, or in coasting hills. One pull of the lever puts the rider in absolute safety in any time of danger, and gives facility to cool the engine down every slope.

Position No. 2.—The electric switch is on, the exhaust valve closed, the gas on sufficient for moderate speed, ignition not advanced.

Position No. 3.—Gas on full, ignition not advanced. This is the position for climbing hills.

Position No. 4 to 5.—Gas on full, ignition advancing according to the speed required.

Position No. 5 to 6.—Commences to cut off gas, ignition still advancing. This is the position for favourable circumstances such as driving down gentle slopes. The forward ignition gives the high speed, a small amount of gas is used, and thus the engine does not get over-heated, notwithstanding the rapid explosions.

Makers:
THE QUADRANT CYCLE Co., Ltd., Birmingham.

Branches:—LONDON: 119, Newgate Street. LEEDS: 8, New Station Street. MANCHESTER: 13, Victoria Street. CARDIFF: 25, Castle Street. BRISTOL: 45, Park Street. Agencies everywhere.

KINDLY MENTION "MOTOR CYCLING" WHEN CORRESPONDING WITH ADVERTISERS.

Эта реклама моторного велосипеда марки Quadrant обещает управление всеми функциями с одного рычага. Это было бесспорное конкурентное преимущество: один рычаг вместо шестнадцати!

«Моторный велосипед фирмы Quadrant снабжен двигателем Minerva, и именно на улучшения в его работе мы советуем обратить внимание. Говоря коротко, один рычаг заменит четыре. Всего одно движение руки — и вы едете! Этот рычаг управляет передачами, подачей газа, зажиганием и выхлопом. Те, кому уже приходилось ездить на моторных машинах, сразу же, образно говоря, ухватятся за несомненное преимущество такого улучшения».

Трудно не согласиться. Несомненно, езда на мотоцикле в то время приносила такое же удовлетворение, как и сегодня. И все же, учитывая, что владельцам мотоциклов в то время приходилось отвечать за каждую деталь и каждый аспект работы их железных коней, начиная со свечей зажигания и заканчивая обеспечением необходимого для воспламенения соотношения бензина и воздуха в камере сгорания, трудно отделаться от мысли, что управлять мотоциклом тех времен мог разве что абсолютно бесстрашный осьминог с высшим инженерным образованием и напроочь отсутствующим инстинктом самосохранения.



МОТОБРАТСТВО

Мотобратство — явление, которое очень ценится современными мотоциклистами. И это не красивая история, придуманная каким-нибудь попсовым изданием или родившаяся в разгоряченном воображении юного идеалиста. Оно правда существует. Совершая поездку на мотоцикле, вы рано или поздно встретите другого мотоциклиста, и в 9 случаях из 10 он приветственно кивнет вам в ответ. И эти кивки полны разных смыслов, которые остальным невдомек.

Как только к первому мотоциклу добавился второй, их владельцы отправились в совместную поездку. На дворе середина 1920-х, и мы видим целую компанию приятелей, собирающихся на мотопрогулку по графству Корнуолл.

А если добавить соревновательный элемент, будет еще интереснее! Уже тогда был популярен мототриал, и на этом фото мы видим большое собрание мотоциклистов, готовых стартовать от здания гостиницы Chequers в Аксбридже, на западе нынешнего Большого Лондона. Обратите внимание на полицейского: проверяет, все ли в порядке.

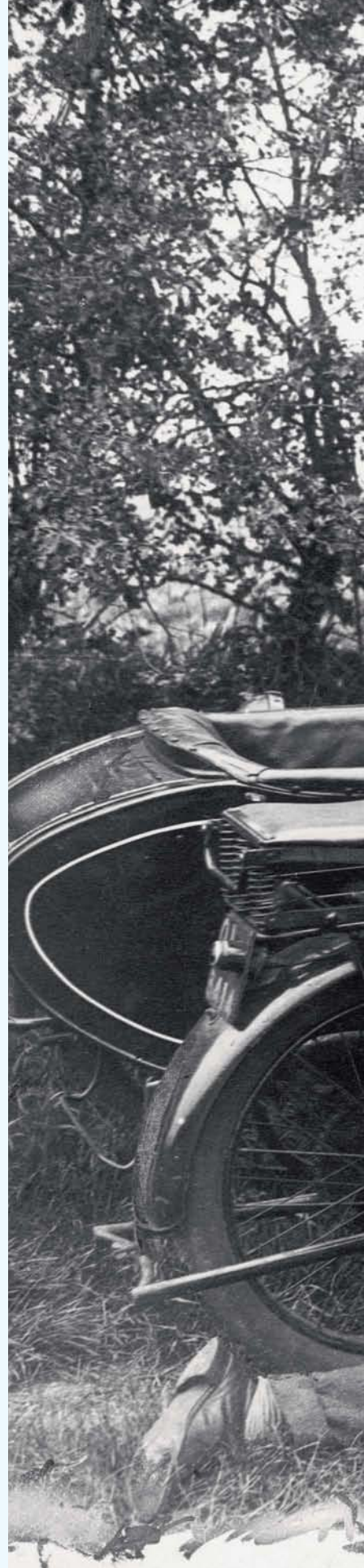


Если погода плохая — а именно так и бывает, раз уж вы решили сегодня проехаться на байке, — приветственный кивок будет иметь небольшую амплитуду, но продлится на пару мгновений дольше обычного — чтобы передать взаимное чувство преодоления, чувство единения двух характеров, готовых терпеть дискомфорт и рисковать собственной безопасностью ради того, чтобы оставаться верными своему выбору средства передвижения на фоне водителей, запрятавшихся в свои сухие и надежные, но унылые железные коробки. Если же день стоит ясный и солнечный (такого просто не бывает, что бы ни говорили в прогнозе погоды и как бы вам ни казалось в тот момент, когда вы собрались выезжать), кивок будет значительной амплитуды, быстрый и отрывистый, и это сдержанное короткое движение будет означать: «Привет, старик, надо лететь, но согласись, это же просто офигенно».

Если же один мотоциклист увидит другого на обочине, с байком, прислоненным к ограждению или стоящим на подножке, а из бака у него течет, он наверняка остановится и поинтересуется, все ли в порядке и не нужна ли помощь. По поводу последнего пункта, пожалуй, надо пояснить. Сейчас, увы, это уже редко встречается. Это явление имело наибольшее распространение в период с конца семидесятых до начала девяностых. В те времена мотоциклы частенько ломались, а костюмы для езды продувались и промокали, что делало дальнейшее передвижение незадачливых мотоциклистов затруднительным и просто опасным. В результате такие придорожные остановки были вынужденной и весьма распространенной практикой. Так что при виде товарища или товарки по несчастью каждый уважающий себя мотоциклист обязательно останавливался, потому что знал, что в следующий раз уже ему могут понадобиться помощь, поддержка или просто компания. Но сейчас все изменилось. Мотоциклы максимально надежны, мотоэкипировка защищает от любой непогоды. Так что сейчас, если вы видите стоящий у обочины мотоцикл, скорее всего, его водитель остановился либо по нужде, либо чтобы сфотографировать местный пейзаж. Вероятно, и сами мотоциклисты изменились с приходом XXI века — но об этом мы еще поговорим позже. Сейчас я просто хочу повторить, что езда на мотоцикле делает тебя частью сообщества, братства, и так было с самого зарождения культуры езды на мотоцикле.

«Думаю, мадам, у вас в карбюраторе конденсат». Помощь на дороге от безработного офицера артиллерии, устроившего импровизированный ремонтный пункт в пригороде Севенокса¹.

¹ Административный центр графства Кент.





MOTORISTS
ARE YOU
IN
TROUBLE
?
CAN I HELP
ASK ME



ПОЛОМКИ

Возможно, именно чувство самодовольства и некоторого превосходства, возникавшее у тех, кто осваивал очень непростые в управлении мотоциклы той эпохи, послужило причиной столь раннего формирования такого явно выраженного товарищества мотовладельцев. Представьте: вы потратили изрядное количество времени на то, чтобы разобраться в управлении этой штуковиной, и вот на дороге вы встречаете еще одного мотоциклиста. Вам наверняка захочется остановиться и поделиться своими впечатлениями (если только получится остановиться: у большинства моторных велосипедов на переднем колесе в лучшем случае был ручной ободной тормоз и, вероятно, ножной тормоз на заднем). Неожиданно мотоцикл стал главной темой в обществе. Что означало, что можно было рассчитывать на помощь проезжающего мимо товарища, если в мотоцикле что-то ломалось. А рано или поздно это непременно происходило, причем скорее рано, чем поздно.

В нижеприведенном отрывке из одного из ранних выпусков *Motor Cycling* читатель рассказывает о том, с какими поломками — а было их, как видно, немало — ему приходилось сталкиваться на личном опыте, что дает нам представление о том, как уже тогда формировалось мотоциклетное братство.



Механики осуществляют плановый осмотр мотоцикла Гвенды Дженсон¹ перед ее попыткой установить скоростной рекорд на автодроме «Бруклендс».

¹ Знаменитая английская мото- и автогонщица, более известная под фамилией Хоукс.

А это уже внеплановый ремонт. Легенда ТТ¹ Джок Вест латает свой Matchless 1912 года по пути из Эпсому в Брайтон в рамках «Гонки ветеранов»².

¹ Ежегодные мотогонки «Турист Трофи» на острове Мэн.

² Ежегодный автопробег старинных мотоциклов и автомобилей из Лондона в Брайтон. Проводится с 1939 года и по сей день.

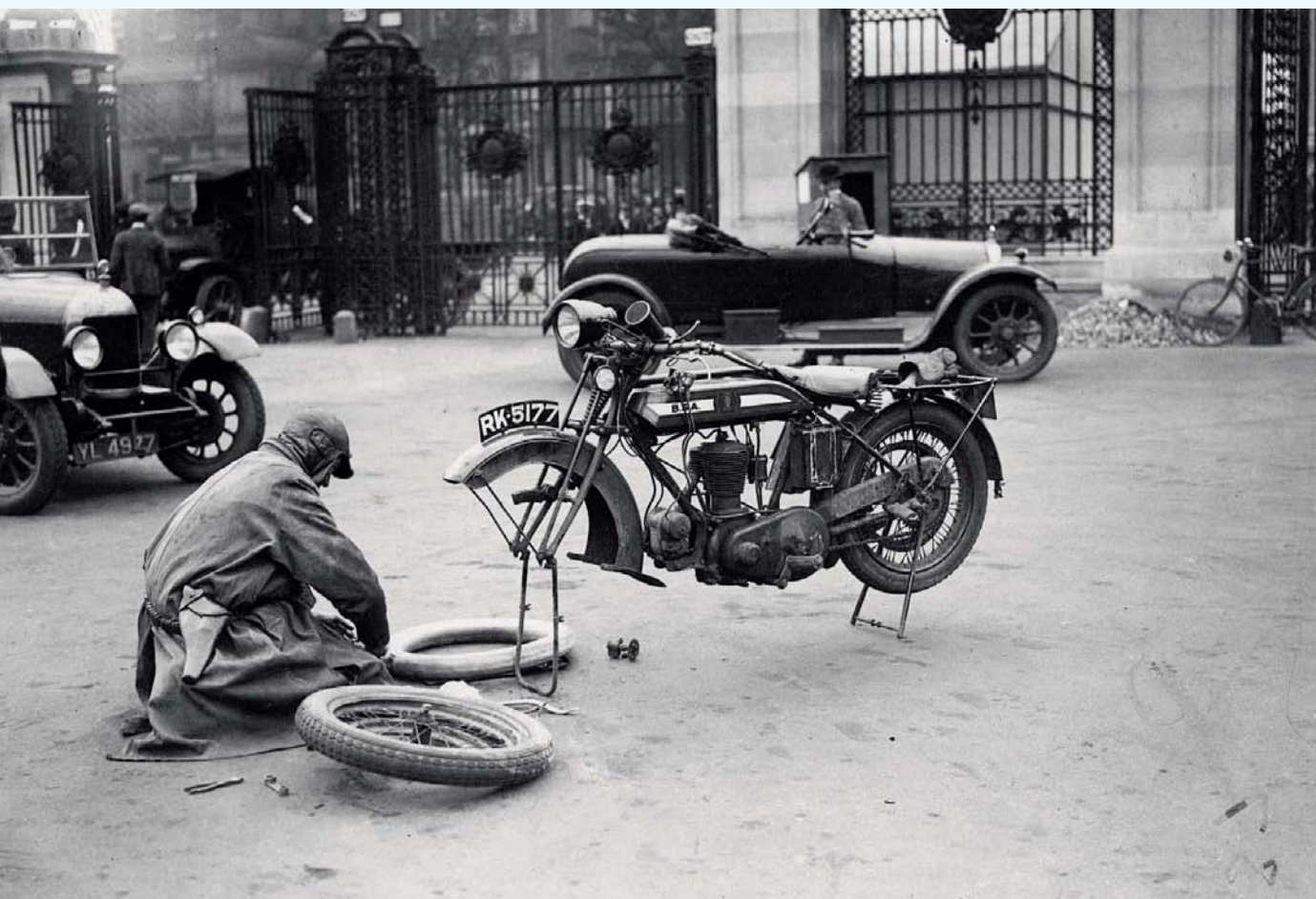
«Следующего мотоциклиста, нуждающегося в помощи, я встретил на Мейдстон-роуд. Он направлялся в Фолкстон¹. Добравшись до Ротэма², он вынужден был остановиться³. Осмотрев его машину, я установил, что, поменявши масло в двигателе, он не установил на место винт-заглушку. Мне пришлось соорудить затычку из деревянной щепы».

В своем письме этот придорожный рыцарь перечисляет еще множество бед и неудач, постигших его товарищей по несчастью на дорогах Англии. На самом деле, мне кажется, в те времена они все время попадали в переплет, разница была лишь в том, какая конкретно поломка ждет их в дороге именно сегодня. Вот еще один случай, на котором наш герой останавливается более подробно:

¹ Портový город в графстве Кент.

² Деревня в графстве Кент.

³ Если предположить, что злополучный мотоциклист выезжал из упоминавшегося автором ранее Севенокса, до поломки он смог проехать всего 12 км, а до цели ему оставалось еще 70 км.

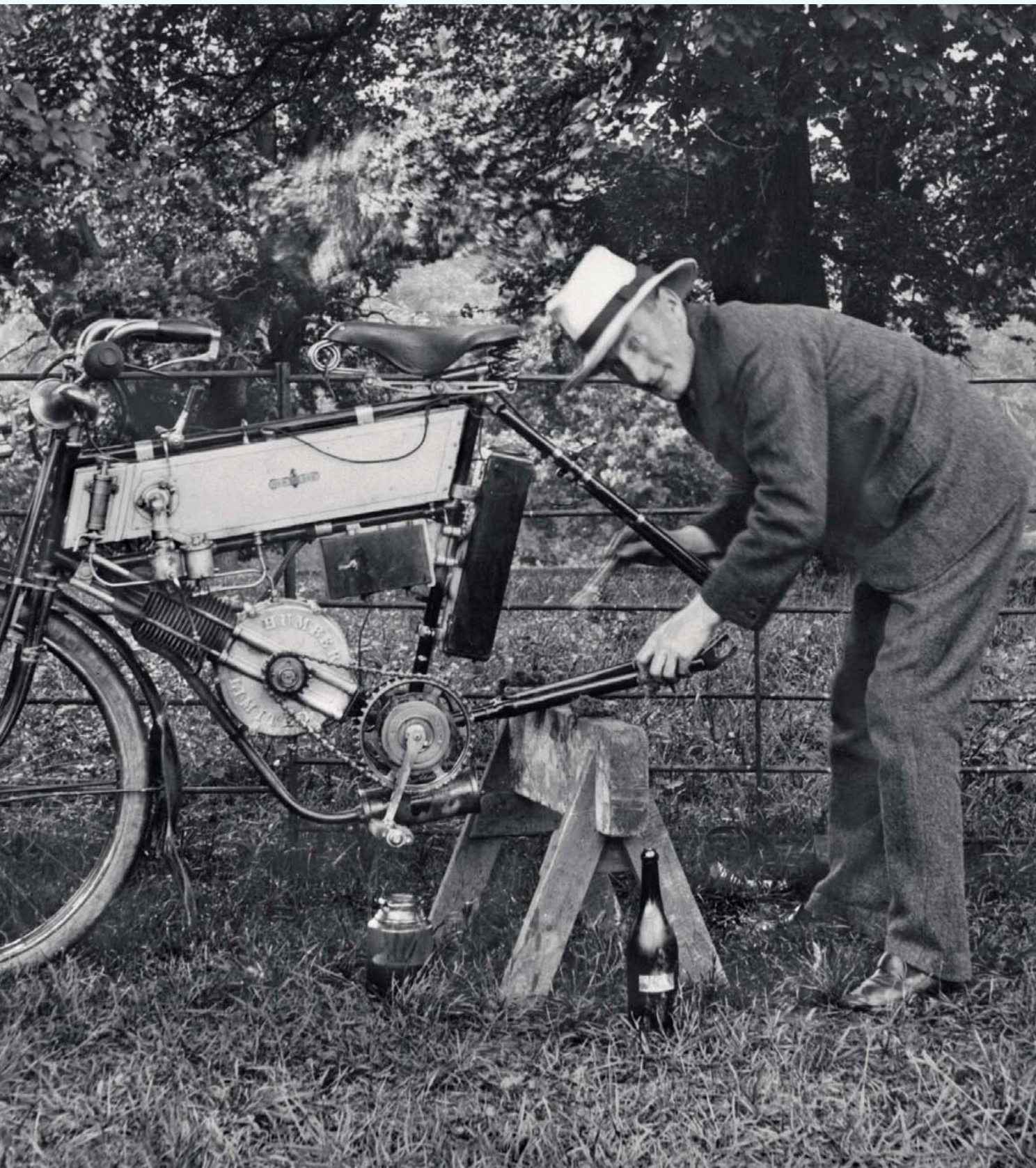


«В другой раз я встретил знакомого, вынужденного катить мотоцикл руками, и обнаружил, что у него полностью сели аккумуляторные батареи. Тогда я раздобыл моток звонкового провода (ну конечно, его ведь где угодно можно достать) и замкнул его катушку зажигания на мой аккумулятор (он у меня марки Peto and Radford). Так мы и ехали домой: запитываясь от одного аккумулятора. Замечу, что езда бок о бок показалась мне весьма непростым занятием: стоило нам чуть разъехаться, провода отсоединялись».

За годы мало что изменилось. Слева: 1926 год (с. 42), связной чинит пробитое переднее колесо своего военного мотоцикла; справа: уже год 2015 (с. 43), механик-индус разбирается с передней вилкой Royal Enfield. Удивительно, что его мотоцикл выглядит, как довоенный, а по факту ему всего пара десятков лет.

Да уж, подсоединить свой байк к другому звонковым проводом (что это вообще такое? отмотайте мне пару метров) и так ехать домой — занятие наверняка непростое, а думаю, и опасное. Но наш герой выжил и описал эту историю в письме в журнал. Похоже, мотоциклисты уже тогда могли дать остальным фору и старались превзойти самих себя в управлении своими диковинными машинами.





ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ПОЛОМОК

Кто долго запрягает... Продолжение вы знаете.

Любое стоящее мероприятие требует подготовки. Придется перед выходом в свет, наточить нож для разделки мяса, собрать чемодан в поездку, заказать столик перед походом в ресторан — да, я понимаю, что перечисленные действия описывают исключительно мой образ жизни, но у каждого есть аналогичные ритуалы: любое действие, стоящее нашего внимания, требует той или иной степени подготовки. Езда на мотоцикле на заре эпохи, похоже, требовала более чем значительной подготовки.

Чтобы быть готовыми к любой поломке, которая может в дороге приключиться с мотоциклом — а она обязательно приключалась, мотоциклисты старались возить с собой некоторые инструменты и запчасти. И некоторые — это мягко сказано. На самом деле их было так много, что можно только удивляться, как вышло, что мотоциклы не обогнали по размеру автобусы. Вот что журнал *Motor Cycling* в тематическом приложении «Ремонт в пути и как его осуществлять» советует мотоциклистам иметь на всякий пожарный в бардачке:

Знаю, это звучит скучно, но надлежащий уход за транспортным средством — первый способ избежать постоянных поломок. А сто лет назад это было в сто раз более актуально. Спросите хоть вот этого джентльмена, ковыряющегося в своем «Гумбере» в 1908 году. Он не только приоделся, но и хорошенько подготовился к ремонтным работам: вон и бутылочка пива имеется.

- 1) Надежный разводной ключ (убедитесь, что он раздвигается до размеров самой большой гайки, что есть в вашем транспортном средстве). — Сдается мне, что в этом случае он будет размером с голову.
- 2) Пара «универсальных» клещей с кусачками для провода и зубцами для захвата гаек и труб.
- 3) Небольшая, но надежная отвертка с острым и широким стержнем закаленной стали.
- 4) Ручная масленка и канистра для масла — для смазывания деталей.
- 5) Небольшой плоский напильник средней насечки.
- 6) Очень маленький полукруглый бархатный напильник.
- 7) Метр медной проволоки № 16.
- 8) 60 сантиметров асбестового шнура.
- 9) Десяток сантиметров асбестового картона толщиной 1,5 миллиметра.

- 10) 30 сантиметров резиновой изолирующей ленты шириной 1,3 см.
- 11) Небольшой запас водостойкого клея.
- 12) Комплект одежды, подходящей для ремонта шин.
- 13) Отрез мягкой кожи толщиной шесть миллиметров.

В наши дни с таким набором лучше не попадаться, если не хотите быть заподозренным в фетишизме, изготовлении бомб или синдроме накопительства — в общем, если не хотите засветиться по телику не в лучшем свете. А список продолжается:



Кому сегодня придет в голову менять свечи зажигания? А на заре мотозпохи свечи частенько «замасливались», и их нужно было вынимать и прочищать. Свечи Champion выпускаются до сих пор, но реклама их нынче выглядит далеко не так очаровательно.

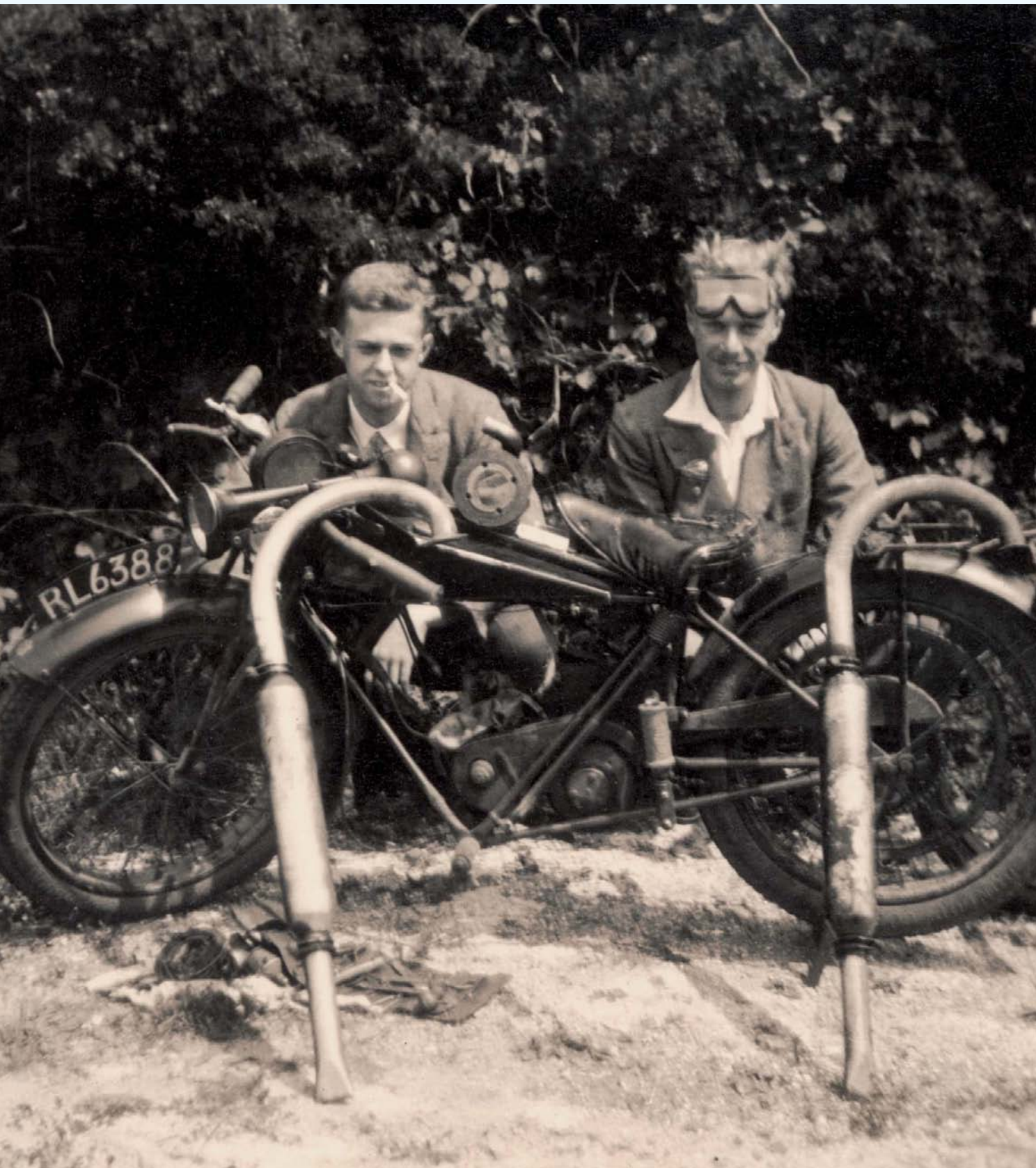
Эти двое молодчиков выглядят довольными собой, хотя по фото не совсем понятно, что на самом деле происходит. Эти выпускные трубы сами отвалились или их будут менять? Или это просто одно из первых в истории человечества бесполезных селфи?

«Также рекомендуется обзавестись следующими запасными деталями:

- одна свеча зажигания;
- один выпускной клапан с пружиной и тарелкой;
- одна пластина прерывателя и винт с платиновым напылением;
- одна шайба для выхлопной крышки;
- один ременный замок;
- несколько гаек для составных элементов;
- и небольшая четырехвольтовая аккумуляторная батарея».

И это они называют «дорожный ремкомплект». Автор списка комментирует: «Приведенный выше список может показаться весьма длинным, однако в действительности все эти вещи весьма компактны и, за исключением аккумулятора, с легкостью поместятся в небольшую сумку габаритами 18х10х5 сантиметров». Серьезно? Давайте этот умник наведет порядок у меня на чердаке.

Не нужно иметь инженерное образование, чтобы смекнуть: каждый, кто отправляется в поездку, снабженный таким арсеналом, готов разобраться с любой поломкой, а если нужно, развернуть на обочине мини-кузницу и собрать мотоцикл с нуля. То время не зря называют эпохой первопроходцев. Если бы в списке необходимых в дороге предметов среди прочего значились лук, стрелы и шкура буйвола, я бы даже не удивился.





МОТОЦИКЛ — НЕ РОСКОШЬ, А СРЕДСТВО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

Пора путешествовать. А дело это небыстрое.

Учитывая, что у путешественника на мотоцикле в любой момент могла возникнуть необходимость остановиться и разбить каучуковую плантацию, чтобы через какое-то время собрать достаточное количество каучука для замены лопнувшего ремня, отношение людей к путешествиям на любом моторном транспортном средстве в те времена отличается от нашего сегодняшнего столь же кардинально, как отношение к нормам приличия сейчас и в викторианские времена, когда в приличных домах даже ножки рояля прикрывали вуалью, чтобы гости мужского пола не дай бог не перевозбудились и не оскандалились, слившись в порыве страсти с буфетом. Владельцы двух-, четырех- и даже трехколесных моторов отличались твердым намерением использовать их как транспортные средства. Удивительно, но иногда, выезжая на дорогу, они имели целью не только продемонстрировать свою смекалку и инженерную подкованность в процессе исправления

Не совсем понятно, кто тут кому кем приходится, но, видимо, это середина 1920-х, и эта компания решила передохнуть от езды на своих мотоциклах с колясками. Модель мотоцикла — знаменитый Coventry Eagle Flying 8 1924 года.

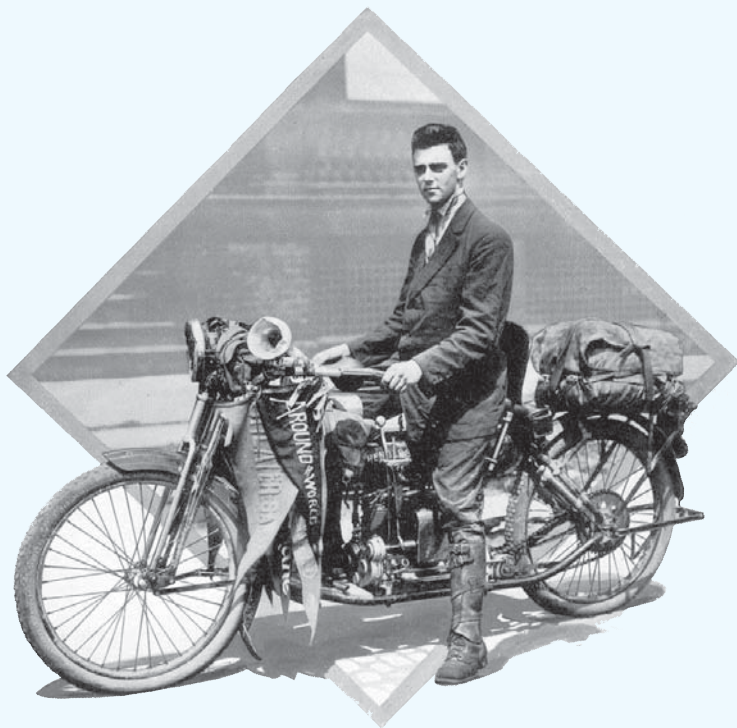
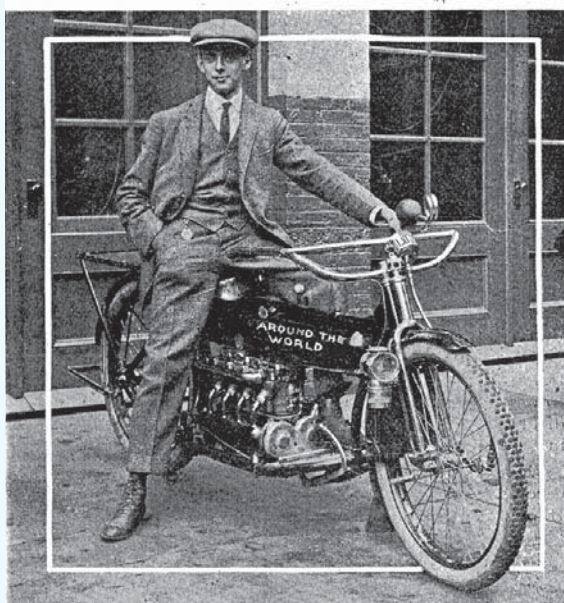


Капитан Чарльз Оливер и капитан Джеффри Малинс позировали перед сиднейской толпой в ходе своей мотокругосветки 1927 года. Следующая остановка — Перт.

неминуемой поломки, но и достичь какого-то пункта назначения. Покупатели твердо решили, что мотоциклы и автомобили как нельзя лучше подходили для поездок в отдаленные места, куда неудобно было добираться верхом или пешком. И их абсолютно не смущал тот факт, что ни один производитель начала XX века не был способен создать машину, на которую можно было бы положиться хоть в чем-то, кроме того что она немедленно сломается и они окажутся на обочине, осмеиваемые зеваками. Представьте, сколько было возможностей разгуляться тем, кто скептически относился к идее мотопутешествий: на любой проселочной дороге было в избытке объектов для насмешек — павших духом богачей, сидящих в придорожной канаве в луже грязи и масла и ломающих голову, как им преодолеть обратно те 120 километров, которые они успели проехать на своих щегольских машинах, прежде чем те нашли свой конец, оставив владельцев посреди клубов пара, дыма и унижения. В 1902 году дороги, коих водилось в достатке, очевидно, представляли собой непревзойденный источник развлечения как для поклонников, так и для критиков идеи моторизации.

Карл Стернс Клэнси до и после своей кругосветки на мотоцикле. Клэнси начал свое путешествие на новеньком четырехцилиндровом «Хендерсоне» в 1912 году и вернулся спустя год, совершив первое в мире кругосветное путешествие на мотоцикле. В то время это был действительно неблизкий путь.

Когда мы спустя столько лет говорим о тех, кто решался на машинах того времени выезжать «на трассу», и, собственно, об имевшихся в их распоряжении машинах, нельзя не отметить их особенный склад ума. Вернее даже будет так: для езды на тех машинах особый склад ума был обязательным требованием. Сегодня это музейные экспонаты или неспособная завестись рухлядь у нас в гараже, а когда-то эта рухлядь бороздила дороги, и люди действительно преодолевали на ней значительные расстояния.









В июле 1902 года некий Эрнест Арнотт отправил в редакцию журнала *Motor Cycling* рассказ о своей поездке из Лендс-Энда в Джон-о'Гротс¹ на мотоцикле Werner.

Журнал с готовностью опубликовал его историю, отмечая, что «такого рода предприятия, успешно реализованные на стандартных моторах, доступных любому желающему, имеют большую ценность, поскольку демонстрируют практические возможности моторных мотоциклов». Иными словами, это был хороший пиар. Ну, это как посмотреть. Да, все получилось, он доехал, пешком было бы идти дольше. Но ненамного. Расстояние в 1430 км Арнотт преодолел за 2 дня и 17 часов. Он провел 47 часов и 55 минут в жестком седле, ежедневно стартуя не позже трех часов ночи и останавливаясь на ночлег не позднее половины восьмого вечера. Сама поездка была полна сюрпризов и приключений: в самом начале пути, в Лендс-Энде, ему встретился бродячий мул; в Редруте² он сбился с пути; в окрестностях Уигана³ были ужасны дороги, а в Озерном крае⁴ — погода; а про холмистую дорогу, пролегающую через Далвини и Кингасси⁵, наш отчаянный путешественник написал следующее: «Полагаю, когда-то это было дорогой, но сейчас больше напоминает запущенный газон с разбросанными тут и там булыжниками». Удивительно, но за все время путешествия он лишь раз пробил колесо — это во времена, когда нельзя было и двух шагов по кухне сделать без того, чтобы в вас что-нибудь не воткнулось, — и спокойно преодолевал все холмы и прочие неровные участки. Но нам, конечно, не следует забывать, что английский джентльмен начала XX века был склонен сносить любые неприятности самым стойким образом, и любую неожиданность вплоть до нападения стаи львов или попадания в плен к дикарям-людоедам он назвал бы легким недоумением. Как бы там ни было, этот храбрый путешественник преодолел все препятствия и прошел дистанцию. А были и те,

¹ Путь от мыса Лендс-Энд, крайней южной точки Англии, до мыса Джон-о'Гротс, крайней северной точки Шотландии, — популярный туристический маршрут протяженностью около 1400 км.

² Город в графстве Корнуолл.

³ Город на севере Англии, часть Большого Манчестера.

⁴ Горный регион в северо-западной Англии, знаменит своими живописными горными озерами.

⁵ Населенные пункты на Северо-Шотландском нагорье.

1934 год. Толпа провожает Флоренс Бленкирон и Терезу Таллах (справа) в мотопутешествие из Лондона в Кейптаун. В пустыне Сахара им пришлось отбиваться от местных кочевников, которые, предположительно, никогда раньше не видели женщин на мотоциклах.

Бен Невис гордо восседает на мотоцикле с коляской на фоне знаменитой шотландской «дороги к островам» в Ивернессшире. 1940-е гг.



кто бросал себе еще более дерзкие вызовы. Британские мото-владельцы отправлялись в путешествия по Европе, участвовали во внушающей страх гонке Париж — Вена, доезжали до самых дальних уголков мира — ну или по крайней мере до юга Франции — и возвращались домой, чтобы поделиться своими историями и эмоциями.

Правда, такие путешествия не всегда складывались легко. А точнее, никогда. Чтобы сравнить езду на мотоцикле тогда и сейчас, это как будто во время езды вам одновременно придется управляться с викторианским печатным станком. И еще предварительно открутить парочку важных деталей мотора и снять тормоза. Именно поэтому тут нужен был особый склад ума: готовность к тому, что по пути могут возникнуть поломки, что дорога затянется на неопределенное количество часов или дней, понимание, что вы в конечном счете достигнете цели, и способность не падать духом из-за всех этих передряг. В заметке, описывающей важный вопрос выбора оптимальной одежды для езды на мотоцикле — мы еще остановимся на нем более подробно, — некий респондент журнала, переживающий, как он сам это называет, «переходный этап» от педального велосипеда к моторному, описывает свои попытки поддержания тепла во время езды на моторном мотоцикле. По его словам, добиться этого сложнее, нежели при езде на велосипеде — процессе, предполагающем активные действия со стороны ездока.

«В этом вопросе отличие мотоциклета от велосипеда заключается в следующем. Стоит вам замерзнуть во время езды на велосипеде, активное кручение педалей в течение некоторого времени быстро восстановит циркуляцию, так что, если вы подходяще

одеты, даже в холодный зимний день вернетесь домой со здоровым румянцем. В случае же жаркой погоды можно чередовать кручение педалей с ездой на свободном ходу; таким образом можно продвигаться вперед, при этом не слишком утомляясь. И конечно, в нашем распоряжении еще один метод борьбы со зноем — сиеста в прохладной тени дерева».

Само собой. Распростертые под деревьями тела отдыхающих путешественников вдоль дорог — типичное зрелище. Вот, значит, какое отношение несли в молодую мотокультуру бывшие велосипедисты. Что ж, если вы готовы посреди дня прилечь отдохнуть в тени дерева, потому что немного перегрелись, крутя педали, необходимость остановиться и разобраться с неисправным клапаном, пожалуй, не расстроит вас так сильно, как нас, современных мотоциклистов. Выходит, первые мотоциклисты в 1902 году были вполне готовы к первым мотоциклам. Почва была подготовлена, потребность удовлетворена — дальше все могло развиваться только по нарастающей.

К 1914 году мотоцикл перестал считаться забавой и утвердился в позиции транспортного средства. А еще он был доступен по цене. И готов к использованию на фронте.

Мотоциклист на дороге, ведущей к перевалу Кхардунг-Ла и долине Нубра в индийском Ладакхе. Кхардунг-Ла — одна из самых высоких автомобильных дорог в мире, высота над уровнем моря составляет 5359 метров.





ПОСОРЕВНУЕМСЯ?

Итак, вот у нас в руках мифическое животное. Что будем с ним делать? Есть два варианта.

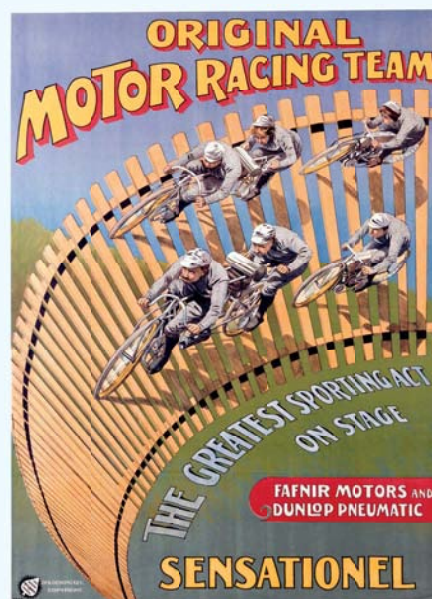
Вариант № 1: устроим гонки

Оставьте пару мужчин — и да, видимо, это свойство, более характерное для мужчин, чем для женщин, — на пару часов наедине с чем угодно, от стула до новой газонокосилки, и по возвращении вы обнаружите, что они устроили на них гонку. Как пить дать.

Более мудрый муж, чем я — а таких, готов признать, немало, — возможно, смог бы объяснить, откуда в нас этот первобытный инстинкт выяснять, кто или что быстрее. Но каким бы ни был ответ на этот вопрос, факт остается фактом: этот инстинкт преследует нас с давних времен, и во все эпохи развития человечества мы снова и снова подчиняемся ему. Многие лишились жизни — и к сожалению, так происходит до сих пор — в попытках доказать, что объект А быстрее объекта Б достигнет места В. И сидящему внутри нас первобытному гонщику абсолютно все равно, были эти объекты созданы для гонок или для приготовления тостов, равно как и то, является место В специально созданной гоночной площадкой или кухонным полом. Словом, нет ничего удивительного в том, что буквально спустя мгновения после того, как первый механизм, отдаленно напоминающий мотоцикл, натужно выкатился из ангара, кто-то сделал еще один такой же и бросил первому вызов.

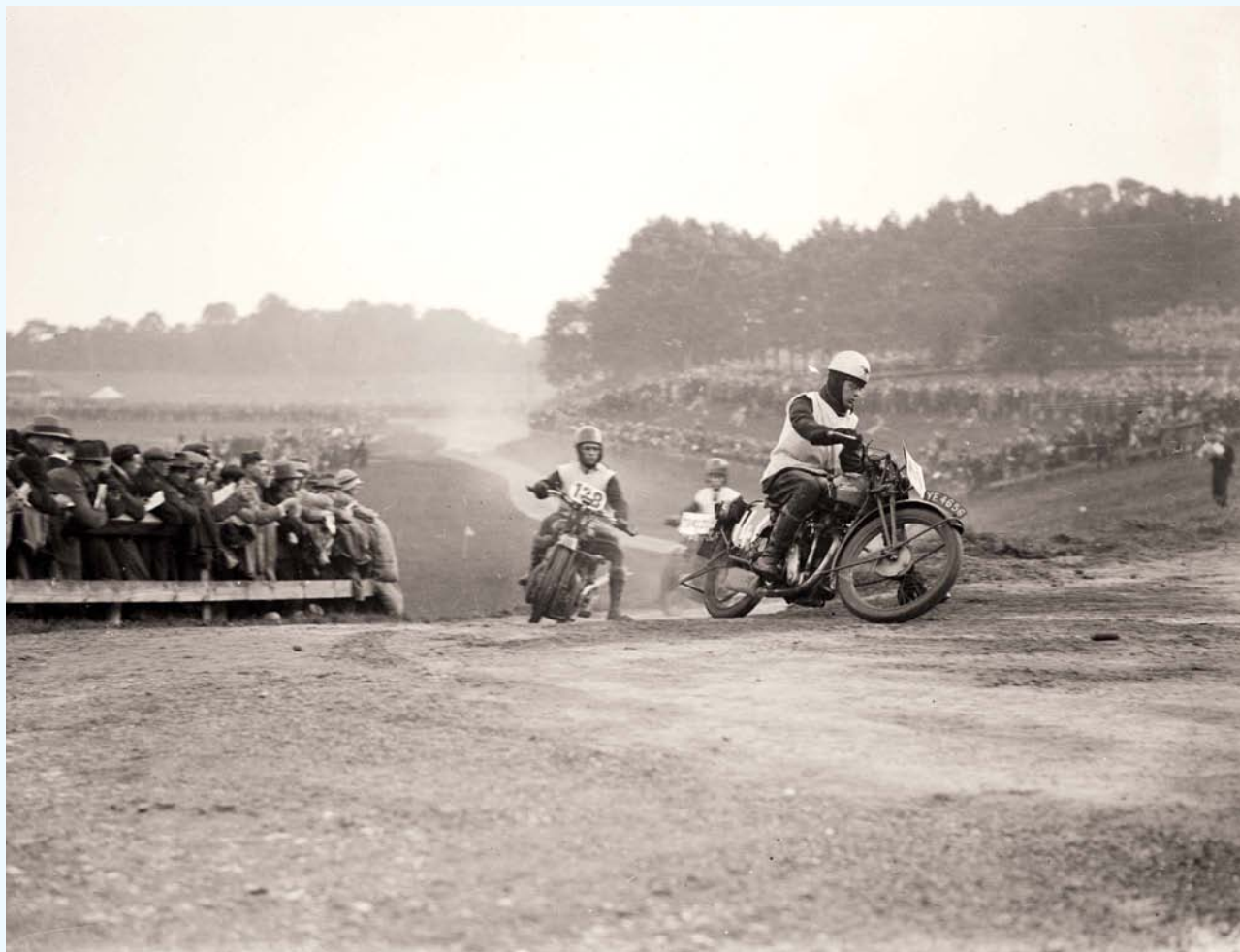
Первая мотогонка

Первая (что, конечно, вечно будет предметом для пьяных споров) официальная мотогонка в Соединенном Королевстве состоялась в 1902 году в Хрустальном дворце. Позволю себе напомнить, что мотоцикл как средство передвижения тогда еще существовал в зачаточной форме. Велосипед, легший в его основу, просуществовал к тому моменту всего пару десятков лет, а уж мотор так и вовсе



Очаровательный плакат 1910 года, рекламирующий гамбургское шоу гоночных мотоциклов.

Сентябрь 1927 года; неизвестный участник дорожных гонок в Хрустальном дворце позирует на камеру перед заездом. Кажется, мотоцикл ему маловат: его зад едва приподнят над землей.



Гонщики заезжают на подъем на трассе Хрустального дворца. Эта лондонская трасса, используемая для авто- и мотогонок вплоть до начала 1970-х, в 1902 году стала местом проведения первых мотогонок в Великобритании.

только-только придумали. И тем не менее 15 февраля 1902 года, в день, который репортеры Motor Cycle называли «на удивление ясным и праздничным», в парке Хрустального дворца собрались участники и «большое сборище болельщиков», чтобы стать свидетелями первой гонки, в которой участвовали исключительно моторные велосипеды. В тот день там присутствовали и многие именитые велосипедисты, пришедшие, чтобы засвидетельствовать рождение нового вида спорта, а заодно и пригладеться к разным мотоциклам, чтобы потом выбрать себе модель поудачнее.

Самые предприимчивые наверняка сразу же смекнули, что такое вот сборище людей, объединенных одним интересом, имеет отличный потенциал для торговли. А склонные к цинизму умы отметили бы и еще несколько возможностей извлечь выгоду из этого первого формального мероприятия, посвященного гонкам на мотоциклах. Помимо немедленного и неизбежного интереса со стороны коммерсантов было и еще несколько тем, знакомых нам и сегодня, которые так же быстро нашли воплощение на этом первом сборище.

Правила: без них никуда

Второй вариант исхода ситуации, в которой двух мужчин оставили наедине с каким-нибудь приспособлением, устройством или механизмом: если они не устроили состязания в скорости, значит, они спорят о правилах проведения таких состязаний. Зачастую споры могут занять все время, отведенное на сами состязания, и по его истечении потенциальные участники обнаруживают себя в обнимку со сводом вымученных с потом и кровью правил, но с полным отсутствием практического опыта, на основе которого можно было бы судить о степени адекватности (или ее отсутствии) этих правил. И вот к 15 февраля 1902 года во всех пабах Англии уже вовсю разворачивались бесконечные и наверняка бесконечно скучные дискуссии на тему того, пора ли устанавливать официальные правила для мотоциклетных гонок и что они должны собой представлять. Все-таки мы, мужчины, очень предсказуемы.

Эти соревнования стали дебютом недавно образованного Клуба мотоциклетных гонок (англ. Motor Cycling Club). Не сомневаюсь, что на площадку они явились, торжественно неся увесистый сборник бесчисленных правил, рожденных в ходе их коллективных заседаний. Но это действительно было что-то новое: таких масштабных мероприятий, посвященных исключительно соревнованиям мотоциклов, до этого момента не проводилось. Конечно же, в тот день в Хрустальном дворце царил хаос. Что, впрочем, неудивительно. Начнем с того, что для только что родившегося



И снова первые мотогонки в Хрустальном дворце. В те времена гаревое покрытие еще не придумали, но падать на утрамбованную землю было не менее больно — учитывая отсутствие защитной экипировки.

вида спорта в нем было слишком много разных дисциплин и квалификаций.

В программе было запланировано три гонки на треке, после чего все перемещались на открытую территорию дворца, где проходили состязания на скорость и по подъему на холм. Утренние турниры на треке были разбиты на 4 класса по мощности моторов; список возглавляли монстры мощностью «более 2 лошадиных сил». Первый турнир был разбит на два заезда, а победителем стал некий мистер Тессьер, проехавший в финале 8 километров за 9 минут и 2,5 секунды.

Со вторым турниром было уже посложнее. Все участники стартовали в одном заезде — и хотя их было всего четверо, зрелище, полагая, было впечатляющее.

Это был поистине исторический момент, и я считаю необходимым отдать ему должное и вспомнить участников заезда поименно. Я хотел бы, чтобы вы напевали *Born to Be Wild*, когда читаете эти имена:

Х.В. Стоунс на мотоцикле Rex, 1 ¾ л.с.

Л.С. Уотсон на мотоцикле Chapelle, 1 ¾ л.с.

Дж.Х. Дикинсон на мотоцикле J.D, 1 ¾ л.с.

Э.Т. Арнотт на мотоцикле Princers, 1 ¾ л.с.

У них не было ни современных удобных гоночных костюмов, ни консультантов по поддержанию водного баланса, ни девушек модельной внешности на пит-лейне — но мы должны помнить их как пионеров этого спорта, атрибутами которого сегодня стали самые невероятные машины, изощренные трассы и облегающие кожаные штаны, и каждый из этих атрибутов привлекает свою аудиторию среди молодежи обоих полов.

Но вернемся к нашим соревнованиям. Все пошло немного не по плану. В своем репортаже *Motor Cycle* пишут, что «Уотсон занял странную позицию и потерял интерес к заезду, не доехав до финиша». Сегодня, пожалуй, редко принимают ставки на такой вариант развития событий. В заезде лидировал Стоунс на «Рексе»; вторым шел Арнотт — но вскоре был вынужден сойти с дистанции. Из репортажа мы узнаем, что Стоунс был единственным, кто финишировал в том заезде. Относительно четвертого участника, Дикинсона, можно только предположить, что он по дороге решил заскочить в магазин или остановился выпить чашечку чая. Как бы то ни было, лавры достаются мистеру Х.В. Стоунсу, преодолевшему на «Рексе» 8-километровую дистанцию за 9 минут 40 секунд, развив, таким образом, головокружительную скорость — примерно 50 км/ч. За турнирами на треке следовали соревнования по подъему на холм и скоростные заезды на дистанции длиной 1,2 км от дороги до террасы. Здесь обнаружилась неразбериха в правилах, в результате чего многие участники были

Сеньор Пайянса на «Триумфе» с OHV-двигателем во время гонки в Хрустальном дворце. Его безымянный пассажир переносит вес в сторону заднего колеса мотоцикла, чтобы улучшить сцепление при прохождении поворота. Обратите внимание на одинаковые джемперы: явно профессиональный дуэт.

Там же. Страсти одиночного заезда. Обратите внимание: идущий вторым гонщик выставляет на повороте ногу — эту технику спустя 80 лет заново придумал легендарный пилот MotoGP Валентино Росси.



дисквалифицированы. Если учесть также массу проколотых шин и лопнувших ремней передач, мы увидим, что карьеры множества мотогонщиков в тот день закончились, едва начавшись, а многие, наоборот, получили шанс, на который едва ли рассчитывали.

Нам кажется удивительным такое строгое разделение на классы участвующих в соревнованиях машин, которых в те времена и так было совсем немного, — но еще более удивительна сложность и громоздкость правил, регламентирующих эти соревнования. Многие участники оказались сбиты с толку этими правилами. Сыграла роль и новизна самого явления — гонок на трассе. В итоге возникало много путаницы, а некоторых участников дисквалифицировали, например, за нарушение правила, запрещающего при пересечении стартовой черты отталкиваться обеими ногами.

А ведь авторы регламента старались, придумывали это правило, травились в процессе элем с сосисками — и все это лишь затем, чтобы обнаружить, что участники соревнований гораздо больше времени потратили на попытки обхитрить техинспекцию, чем на изучение правил, в частности, касающихся отталкивания обеими ногами при пересечении стартовой черты. Какое разочарование. Были вопросы и «касательно достоверности заявляемой мощности в лошадиных силах»; но, как пишет Motor Cycle, «формулировка правил предельно четкая, и мы можем быть уверены, что клуб сможет установить истину». То есть участники уже тогда пытались получить как можно больше преимуществ любыми возможными путями. Вот это, я понимаю, соревновательный дух. Учитывая, что разница между заявленными классами участвующих моторов была минимальна (см. ниже), вряд ли можно было выиграть значительное преимущество, соврав о мощности мотоцикла. Но уже тогда на счету была каждая секунда.

Классы моторов, участвующих в первых мотогонках:

Моторы мощностью 1 ½ л.с. и меньше.

Моторы мощностью не более 1 ½ л.с.

Моторы мощностью не более 2 л.с.

Моторы мощностью более 2 л.с.

Некоторых из нарушителей обнаруживали и дисквалифицировали, не считаясь с тем, были ли их нарушения следствием злого умысла или ошибки в бумагах. Не думаю, что в 1902 году участники гонок были склонны закатывать сцены, демонстрируя праведный гнев по поводу оскорбленного самолюбия, — все-таки они носили твидовые жакеты и кепи, а их успокаивающий эффект всем хорошо известен. И все же могу живо представить, какой сумятицей сопровождалось противостояние тех, кто потрясал сводом правил и снова и снова терпеливо объяснял их, с теми, у кого не было свода правил, зато были мотоциклы.

Толпа в 17 000 зрителей, наблюдающих за гонками в Хрустальном дворце. О мерах безопасности тут и слыхом не слыхивали. До парка можно было легко добраться из центра Лондона, и поглазеть на гонки собралось огромное количество народу.







ПЕРВЫЕ МОТОНЕНАВИСТНИКИ

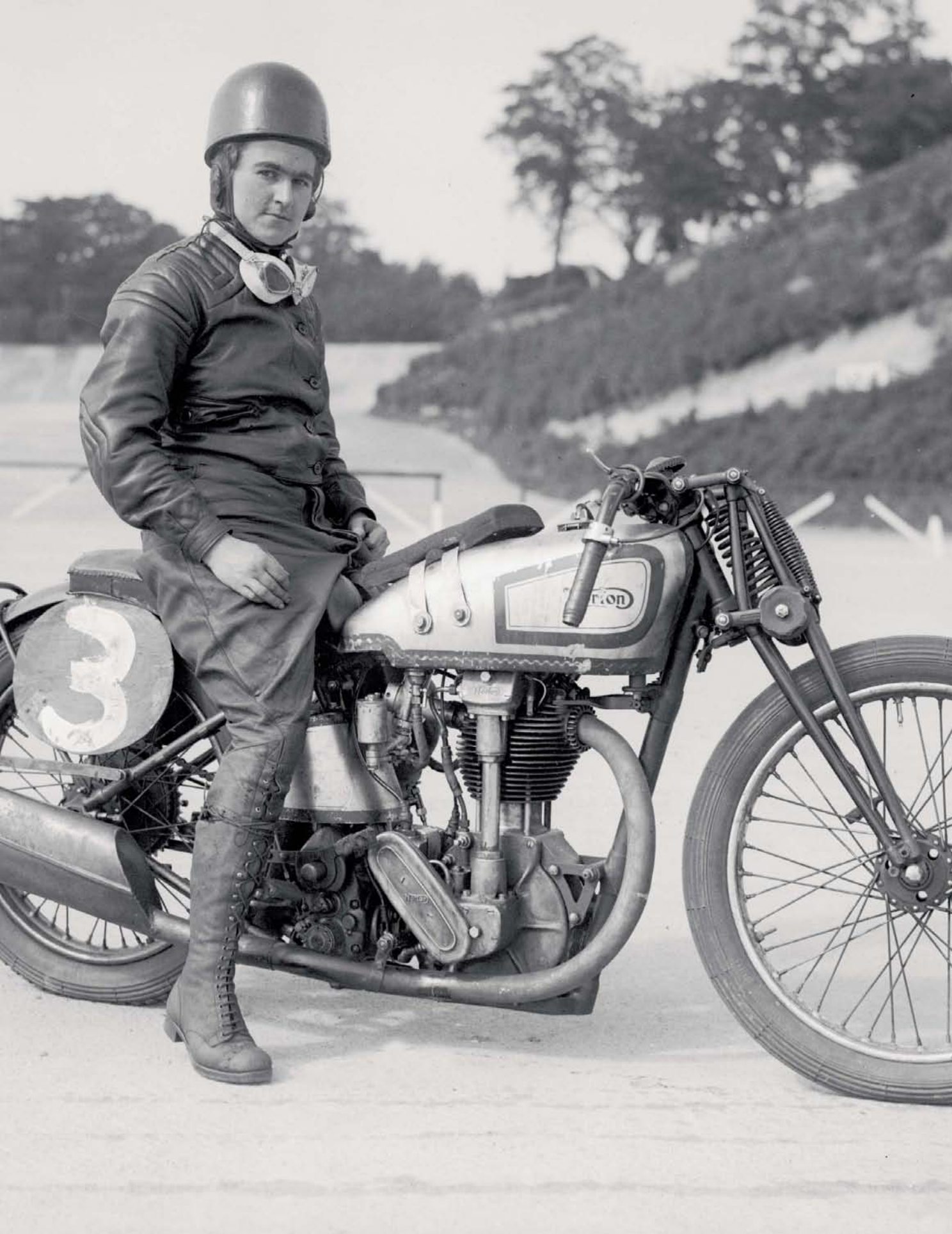
Уверен, участники гонок стойко выносили обвинения в нарушении правил, пряча эмоции за кустистыми усами. Но среди зрителей этого первого масштабного сборища были свои нарушители спокойствия, проделки которых нам гораздо привычнее, — обыкновенные хулиганы. Согласно свидетельствам, на треке были найдены гвозди, причем в подозрительно большом количестве. Вот что по этому поводу пишет Motor Cycle:

«Имело место серьезное недовольство фактом обнаружения большого количества острых предметов в шинах мотоциклов, в результате чего некоторые участники были вынуждены выйти из игры. Этот факт активно обсуждался всю неделю, и если автор этой “шутки” был обнаружен, можно быть уверенными, что он получил по заслугам».

Не могу утверждать наверняка, но подозреваю — это значит, что, если бы они нашли того, кто накидал на трек гвоздей, наказание, к которому его бы приговорили, было бы очень в стиле клуба Hells Angels — а эти ребята всегда готовы воздать по заслугам тем, кто встает у них на пути, — с той только разницей, что они были одеты в твидовые костюмы, а не в косухи, и соблюдали бы манеры при общении.

Правое дело — всегда правое.

1914 год, Сиэтл, местная мотобанда. Эти ребята выглядят вполне безобидно, но... Сейчас они закончат позировать и поедут жечь улицы.



ГОНКИ — ЭТО НАДОЛГО

Мотогонки молниеносно завоевали популярность. 19 марта — спустя всего несколько недель после первой официальной гонки в Хрустальном дворце — 12 000 зрителей собрались на трек в Астон-холле, чтобы стать свидетелями благотворительных соревнований на территории поместья, где уже тогда размещался футбольный клуб «Астон Вилла». Самым популярным пунктом программы были мотоциклетные гонки на пересеченной местности на профилированном треке длиной 8 км. Хотя некоторые боялись, что в гонках на пересеченной местности сложно ожидать захватывающего финала, потому что участники оказываются разбросаны по всей трассе, можно было не сомневаться, что попытки обойти правила гарантировали острую борьбу на финише. Были, однако, проблемы поважнее. Одна из них, к примеру, заключалась вот в чем: в отличие от велогонщиков, которые одевались в разные цвета, благодаря чему их всегда было легко узнать, отличительной чертой мотогонщиков были картонки с номерами, приколотые к курткам. В результате уследить, кто есть кто, было сложно, и зрители в конце концов теряли интерес к происходящему. А вот если бы проявили стойкость — увидели бы, что в ходе происходящего уже намечались фавориты и прирожденные гонщики. Например, мистер Стоунс из Линкольна — тот самый Стоунс, что месяц назад стал победителем гонок в Хрустальном дворце, — лидировал в первом заезде на своем уже закаленном в бою «Рексе» и с его $1\frac{3}{4}$ лошадиными силами. К несчастью, в финальном заезде у него возникла проблема с ремнем — надо полагать, речь о приводном ремне, а не о том, что держал его брюки, — и Стоунс был вынужден выйти из игры.

Во время гонок в Астон-холле также произошло кое-что, что многим не понравилось. Но я этому только рад: это было зарождение легендарного противостояния мотоциклистов и тех, кому они не по душе. Многие считали, что следует дисквалифицировать тех участников, кто снял глушитель со своих машин. В репортаже Motor Cycle эта точка зрения поддерживается и обосновывается тем, что «шум, создаваемый десятком машин, перемещающихся по закрытому треку без глушителей, отобьет всякий интерес к подобному рода гонкам». Ха! Забудьте. Пусть, пусть все слышат рев, пусть чувствуют, как дрожит земля под вашими колесами! Я бы все на свете отдал, чтобы оказаться там и слышать, как режут, неокрепшим голосом бросая вызов небесам, эти моторы-первопроходцы, зная, в каких красавцев они превратятся спустя всего несколько стремительных десятилетий.

Мисс Беатрис «Тилли» Шиллинг верхом на своем «Нортоне» на автодроме «Бруклендс» в 1935 году. Мисс Шиллинг отличилась не только участием в мотогонках. Работая инженером в Королевском авиационном институте в Фарнборо, она придумала, как улучшить работу двигателей британских истребителей «Спитфайр», что позволило им тягаться с «Мессершмиттами» во время Битвы за Британию.



БРУКЛЕНДС

Правила. О, мы любим правила. Стоит придумать игру, вид спорта, машину — и мы больше времени проведем, сочиняя правила эксплуатации, чем изучая и совершенствуя само изобретение. И автомобили стали золотой жилой для всех тех, кто имел склонность сочинять правила для занятий и вещей, изначально задуманных ради забавы и удовольствия. Эти скучные люди подняли вопрос о скоростных ограничениях, стоило только первому автомобилю выехать на дорогу. Прописанные изначально в «Законе о локомотивах»¹ 1896 года скоростные ограничения хотя бы успели вырасти с 6,5 км/ч в сельской местности и с 3,2 км/ч в городе до лихих 22,5 км/ч. Между тем, с приходом XX века двух- и четырехколесные машины научились развивать несколько бóльшую скорость, и их владельцы, а в еще большей степени производители, начали требовать повышения или даже отмены скоростных ограничений. Совсем их, конечно, не отменили, но в «Законе о моторных автомобилях»² 1903 года был установлен новый скоростной лимит — 32 км/ч. Что ж, это немного быстрее, чем идти пешком (правда, при этом менее надежно). Уже прогресс.

¹ Англ. Locomotives on Highways Act.

² Англ. Motor Car Act.

Глядя на это фото, того и гляди услышишь поставленный голос комментатора: «Александр на “Дугласе” догоняет Ньюмана на “Айви Грине” (это что, правда название мотоцикла?!»¹ «Бруклендс», октябрь 1913-го, гонки Junior One Hour.

¹ Англ. ivy green — зеленый плющ.

«Бруклендс», двумя неделями раньше. Начало короткой гонки по пересеченной местности в рамках Осенней встречи BARC. BARC расшифровывается как «Британский клуб автомобильных гонок» (англ. British Automobile Racing Club): видимо, в тот раз они пригласили поучаствовать и мотоциклистов.



Также в законе говорилось, что все автотранспортные средства отныне должны были иметь регистрационный номер, а все водители — водительские права. Правда, экзамена на вождение автомобиля еще не существовало, а права можно было купить за 5 шиллингов в почтовом отделении. Также закон вводил понятие опасного вождения — хотя вождение мотоцикла в 1903 году при всем желании не могло быть безопасным.

Страсти вокруг скорости и скоростных ограничений долго не утихали. Вскоре уже невозможно было игнорировать протесты со стороны водителей и производителей автомобилей, и в 1905 году была создана Королевская комиссия по автомобилям, а в 1907 году она выступила с докладом. Что интересно: в своем докладе Комиссия выразила обеспокоенность тем фактом, что посты контроля скорости, похоже, в большей мере способствуют не предотвращению аварий в населенных пунктах, а получению дохода в сельской местности. Радары контроля скорости как способ заработка. Кто бы мог подумать?

Тем не менее в надвигающейся туче скоростных ограничений, радаров, правил и штрафов проглядывал луч надежды — свидетельство неукротимости духа и твердости намерений первых автомобилистов и мотоциклистов. Увлекающийся автомобилями предприниматель по имени Хью Ф. Лок Кинг понял, что скоростные ограничения грозили задушить зарождающийся автопром Великобритании, — и решил построить первый в стране специализированный скоростной автодром. Это было место, где автомобили и мотоциклы могли разгуляться по полной, ездоки и зрители — пощекотать нервы и потешить самолюбие, а производители — испытать свои изобретения и разработки, выжимая из них максимум и не оглядываясь на недовольных.

И это был большой трек. Просто огромный. А еще в самом начале стало ясно, что нужно обеспечить места для зрителей, которые будут отдавать свои кровно заработанные денежки, чтобы поглазеть на происходящее. Сама трасса представляла собой наклонный овал 30 метров в ширину и протяженностью 4,4 км. Покрывать гудроном наклонный трек оказалось неудобно, так что его построили из голого бетона. Представляю, как жутко это было даже в самом начале — а уж со временем, по мере усадки и деформации... В дальнейшем «Бруклендс» расширился еще больше и во времена своего расцвета мог вместить 287 000 зрителей. Так «Бруклендс» стал Меккой для любителей всевозможных моторных машин, местом, где они собирались и прославляли горячий металл. Открытие автодрома состоялось в июне 1907 года. На торжественный банкет были приглашены представители автомобильной промышленности, а по свежеиспеченному треку парадом проехали автомобили. По мере того, как в высоком обществе рос-

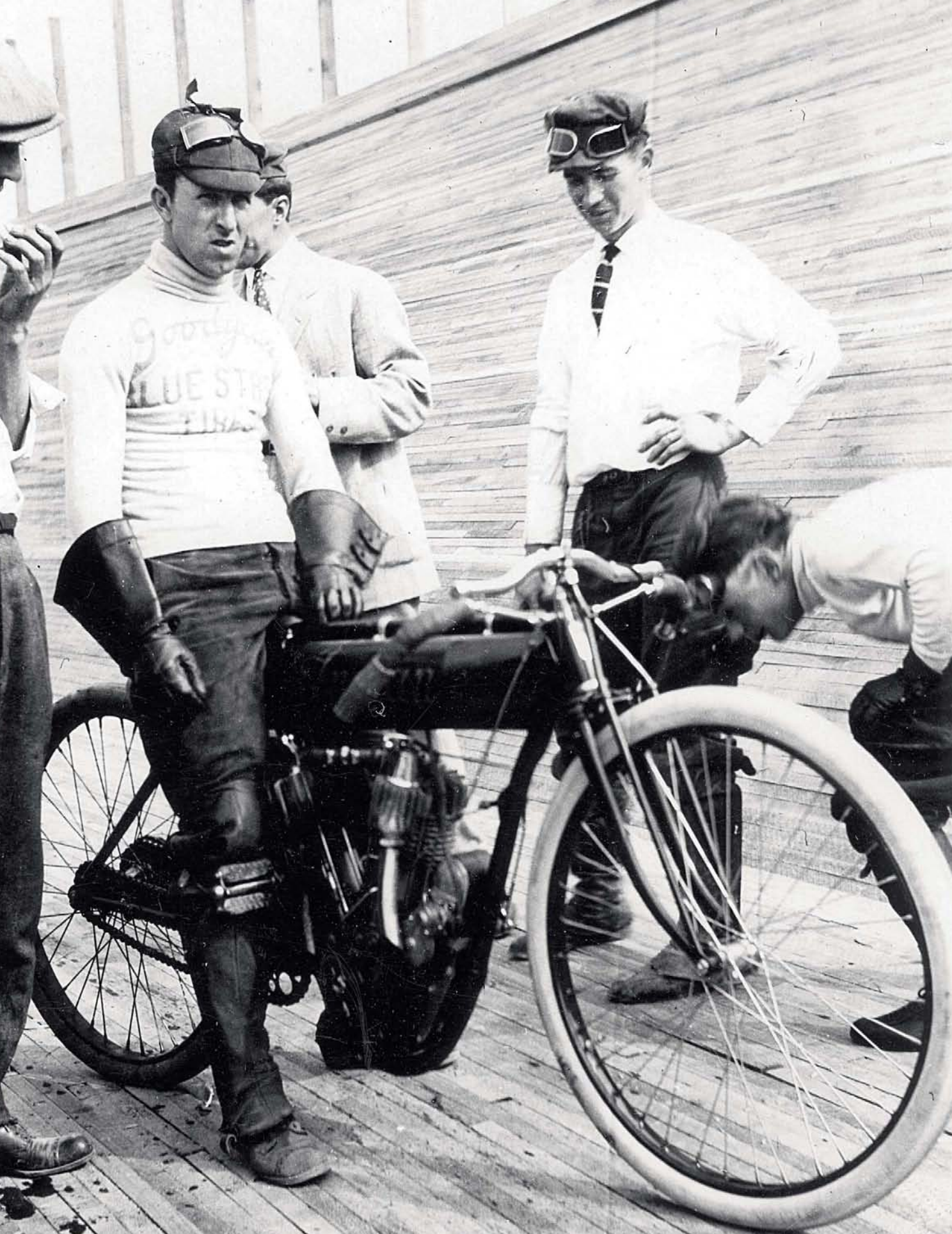


Этот участник первого заезда сезона 1930 года настроен серьезно. Увы, «Бруклендс», этот великолепный британский автодром, закроется на время Второй мировой войны и больше не откроется. Сейчас там находится замечательный музей, который я рекомендовал бы посетить: там можно пройтись по остаткам оригинальной трассы.

ла популярность автомобилей, количество проводимых автогонок увеличивалось. Как и сегодня, на этих мероприятиях собиралась светская публика, чтобы выяснить, у кого моднее одежда, больше часы и моложе жена. Мотоспорт же был гораздо более приземленной практикой, и когда в календаре мероприятий автодрома на 1908 год стали появляться мотогонки, поначалу они почти не привлекали зрителей. По сравнению с гонками автомобилей здесь чаще можно было встретить рабочие комбинезоны, а не модные шляпки, и большинство присутствующих так или иначе имели непосредственное отношение к происходящему — в качестве водителей, механиков или инженеров, желающих продемонстрировать свое последнее изобретение пусть небольшой, но заинтересованной публике. Мотоциклистов не волновали модные шляпки, модные коктейли и светские сплетни поклонников четырех колес — их интересовали скорость и мощность. А с улучшением этих показателей подтянулась и увлеченная публика.

Легендарный рекордсмен мотогонок Клод Темпл позирует в «Бруклендсе» со своим Temple-Anzani. На этом мотоцикле он в 1926 году установил рекорд скорости на суше на двух колесах: 195,2 км/ч.





ГОНКИ НА ДЕРЕВЯННЫХ ТРЕКАХ

Америка находилась у самых истоков зарождения мотоиндустрии и не собиралась стоять в сторонке, когда дела начали набирать обороты. Харизматичные изобретатели с необъятными усами и таких же масштабов амбициями неустанно возились в своих мастерских, не отставая от своих товарищей по ту сторону Атлантики. Так же как и британцы, американцы пришли к необходимости создания специализированных площадок, где можно было бы тестировать моторы на скорость без оглядки на сгущающуюся сеть дорожных правил и ограничений. Уже существовавшие на тот момент велотреки Америки и Европы оказались непригодны для все более мощных моторов, и к 1901 году в американской прессе стали появляться материалы о европейских «мотодромах» — специальных трассах, где скоростные машины, которых становилось все больше, могли продемонстрировать все, на что способны, а зрители — в восхищении наблюдать за героями нового времени. Пройдет совсем немного времени, прежде чем не чуждые предпринимательской жилки американцы построят свой автодром.

Глядя на «Бруклендс», американцы захотели построить свой автодром. Вот только они не стали разоряться на цементное или гудроновое покрытие и застелили наклонную трассу досками. Отличное решение, если не считать, что любое падение было чревато жутко болезненными занозами в филейных частях.





Около 900 км пиломатериала и 16 тонн гвоздей ушло в 1910 году на постройку Мотодрома Лос-Анджелеса, регулярно собиравшего по 10 тысяч зрителей.

Глядя на успех «Бруклендса», американские коллеги решили, что специализированный автодром — это отличное решение, позволяющее убить сразу трех зайцев: демонстрация достижений мотопрома, его популяризация — и возможность заработать доллар-другой на зрителях, которые будут собираться, чтобы на все это поглазеть. К сожалению, они также решили, что гудроновое или цементное покрытие — это слишком дорого. Так в Штатах были придуманы гонки на деревянных треках. Трассы представляли собой круговой наклонный трек, собранный из сбитых вместе деревянных планок шириной 5 см и толщиной 10 см. Трибуны находились над этой деревянной «чашей», так что зрители наблюдали за своими героями с высоты. К 1910 году регулярные заезды, в которых гонщики боролись за внушительные денежные призы, собирали по 10 тысяч зрителей. Это было впечатляющее зрелище. Иногда эти «деревянные чаши» автодромов достигали просто гигантских размеров. Одним из самых масштабных стал Мотодром Лос-Анджелеса, построенный в 1910 году. «Альбукерке-Джорнал» описывает его следующим образом:

«Идеально круглый трек с окружностью в милю¹ длиной с уклоном 18°. Величественные трибуны возвышаются над наклонным треком на высоте 45 футов². Поверхность в четыре дюйма³ толщиной состоит из деревянных планок, усиленных за счет ламинации. Для постройки конструкции, получившей прозви-

¹ 1600 м.

² 13,7 м.

³ 10 см.

ще «сковородка», понадобилось около 3 миллионов футов¹ древесины и 16 тонн гвоздей».

Гонки на таких треках явно сильно отличались от того, что мы привыкли видеть сегодня. Вам может показаться, что езда по замкнутому кругу представляет мало интереса для зрителей — ни выбора гоночной стратегии, ни филигранного оттормаживания, ни зрелищных входов в тесные шиканы. Но это были времена, когда просто удержаться в седле над готовым в любой момент рвануть мотором на скорости 160 км/ч уже было достижением, и публика под рев моторов наслаждалась зрелищем: суровые лица воинов, железной хваткой впившиеся в «поводья» своих железных коней, круг за кругом мчатся в погоне за победой. Красота.

Так что зрелище было весьма привлекательное и масштабное — как раз то, что по душе американской нации. Правда, в своей статье о вновь открывшемся автодроме в Лос-Анджелесе «Аль-букерке-Джорнал» забыл упомянуть, что помимо зрелищности гонкам на деревянном треке была присуща еще одна черта: по ряду причин они были невероятно опасны как для гонщиков, так и для зрителей. Во-первых, к 1910 году мотоциклы ездили уже по-настоящему быстро, зачастую развивая скорость до 160 км/ч. А вот тормозов у них по-прежнему не было. Во-вторых, они имели систему проточного смазывания: суть ее вкратце заключается в том, что масло для смазки закачивается внутрь двигателя, а затем вытекает из мотора прямо на трек. Который сделан из дерева. Которое отлично впитывает масло и в результате становится очень и очень скользким. Что приводит к авариям. Большому количеству аварий.

В 1912 и 1913 гг. в ходе гоночных заездов произошли две крупные аварии, когда мотоциклы вылетели с трека в толпу зрителей. Результатом стало множество пострадавших и погибших как среди гонщиков, так и среди зрителей. А такие события обычно отрицательно сказываются на репутации любого вида спорта. Особенно когда в прессе появляются материалы с заголовками вроде «Страсти и смерти». Помимо того что деревянные треки изначально не отличались хорошим сцеплением, с каждым заездом деревянное покрытие все больше пропитывалось маслом, его способность воспламеняться тоже росла, что в сочетании с раскаленными моторами, разбрызгивающими топливо, становилось причиной множества несчастных случаев. Так, всего за несколько лет гонки на деревянных треках успели зародиться, стать самым зрелищным видом гонок — и так же быстро кануть в небытие.



Мотогонки в Спидвей-парке в Мэйвуде¹, 1915 г. Спидвей-парк представлял собой овальную трассу длиной 3,2 км с деревянным покрытием, где с 1915 по 1917 год проходили авто- и мотогонки. В 1917 году автодром был перестроен в реабилитационный центр для солдат, возвращавшихся с Первой мировой войны. Некоторые заезды, проходившие здесь, собирали по 150 тысяч зрителей.

¹ Пригород Чикаго, штат Иллинойс, США.

¹ 900 км.



НАЧАЛО ГОНОК ТТ

Первые любители мотоциклов быстро поняли, что хорошо было бы обзавестись местом, где можно гонять на байках, не опасаясь, что блюстители закона дышат в затылок и, стоит им достичь заветной цели — миля в минуту (96,5 км/ч), тут же не сцапают их за превышение скорости. И вскоре повсюду в Великобритании, Европе и США стали появляться специализированные гоночные трассы. Некоторые проекты, как, например, деревянные треки, о которых мы говорили выше, оказались провальными и вскоре были упразднены ввиду того, что показатель смертности всех, кто имел к ним отношение, приближался к ста процентам. Другие, напротив, имели огромный успех и регулярно собирали толпы зрителей, жаждавших посмотреть на рождение новых легенд. Как бы они ни назывались — мотодромы, гоночные трассы или треки, — их объединяло одно: это были места сбора любителей мотоциклов. Здесь встречались владельцы, гонщики, механики, энтузиасты и мечтатели, чтобы делиться с единомышленниками своими идеями и эмоциями. Получив воплощение своей голубой

Джимми Гатри первым пересекает финишную черту заезда Senior TT 1934 года. Это его шестая победа в гонках на острове Мэн. Легендарному гонщику, погибшему в 1937 году, во время международных мотогонок в Германии, на трассе ТТ установлен мемориал.



Сейчас таких уже не делают. Служащий Британского военного флота сэр Роберт Арбутнот позирует со своим мотоциклом после бронзы в гонках ТТ 1908 года. Увы, Британия потеряла сэра Роберта и его мотоцикл в Ютландском сражении. Должно быть, он очень любил своего железного коня, раз взял его с собой на войну.

мечты в виде мотоцикла, эти первопроходцы от мотоспорта не собирались останавливаться на достигнутом, и к 1907 году они умудрились заполучить в свое распоряжение целый остров, где могли безоглядно предаваться воплощению своих страстей — скорости и острых ощущений. В ту пору остров Мэн представлял собой не более чем вечно поливаемый дождями клочок земли, втиснутый между Англией и Ирландией. Сегодня это родина старейшей в мире мототрассы и, вероятно, место, наиболее явно ассоциируемое с мотогонками. А вот история возникновения легендарных гонок «Турист Трофи» на острове Мэн может показаться довольно неожиданной.

Представители высшего общества в большинстве своем не жаловали мотоциклы, предпочитая им автомобили. Именно вокруг автомобильной промышленности того времени концентрировались модная публика и деньги из карманов ее представителей. Автомобильные гонки в то время были местом, где представители рабочего класса во все глаза наблюдали, как богачи, сидя в дорожных машинах, гоняются за собственной смертью. Каждый выходной очередной славный род рисковал в одночасье прерваться, стоило наследнику фамилии на очередном вираже не справиться с управлением своего «Нейпира»¹. А вот мотоциклы все это гламурное сообщество явно считало чем-то сомнительным и не достойным их внимания. При таком раскладе весьма удивительно, что мотогонки ТТ в определенной степени были организованы на деньги богачей.

В 1904 году любители автомобилей не меньше мотоциклистов страдали от ужесточающихся скоростных ограничений и новых законов, ущемлявших их интересы. Даже несмотря на недавно поднятый до 32 км/ч скоростной режим, ограничения тормозили раз-

Гонщики дают жару во время заездов ТТ 1911 года. Дороги острова Мэн и сегодня местами неровные, а уж тогда они были просто опасны. И хотя в то время мотоциклы не развивали таких скоростей, как сегодня, гонщикам приходилось проявлять недюжинное мужество.

¹ Англ. D. Napier & Son — основанная в 1808 г. британская машиностроительная компания, наиболее известная производством фешенебельных автомобилей в эдвардианскую эпоху.



вите автомобилей и, что еще хуже, не позволяли автолюбителям получать удовольствие от своего увлечения. Каждому, у кого были машина или мотоцикл, непременно хотелось выяснить, кто быстрее: он или сосед. А у тех, кто не мог себе позволить такое хобби, был свой интерес: посмотреть, как первые бьются не на жизнь, а на смерть за право стать первым. В 1904 г. в Германии должны были пройти весьма престижные автомобильные гонки — кубок Гордона Беннетта, и Клуб автомобилистов Великобритании и Ирландии¹ намеревался отобрать команду для участия в этом серьезном 350-километровом испытании. Естественно, участвующие в гонках автомобили стоили немислимых денег, а само мероприятие, будучи панъевропейским, имело несколько гламурный флер, так что социальный статус потенциальных участников был предопределен. Однако все-таки нужно было выяснить, какие именно пилоты и машины были наиболее достойны представлять честь Королевства на этом международном событии, а для этого необходимо было устроить испытания. Но где их провести? Устраивать нечто подобное на дорогах Великобритании запрещал закон. Тогда секретарь Клуба автомобилистов Джулиан Орд решил навестить своего кузена лорда Реглана на острове Мэн. Какая удачная идея! Если бы это мотоциклистам пришлось отбирать команду на международные соревнования, они могли бы разве что упросить какого-нибудь фермера использовать его угодья. Ну а Орд приплыл на остров Мэн, одолжил у своего пафосного кузена пафосный «Даймлер» и поехал колесить по окрестностям в поисках подходящего места, где можно было бы выяснить, кто же в стране самый быстрый пилот и какой мотор самый надежный. И хотя местные законы также запрещали быструю езду на тех дорогах, что он в итоге выбрал, это его ничуть не смутило. Его дороговому кузену лорду Реглану ничего не стоило уладить этот нюанс. А что делать? С такими неудачными законами приходилось как-то выкручиваться.

¹ Англ. Automobile Club of Great Britain and Ireland.

Горный отрезок трассы почти не изменился за прошедший век: здание на фото по-прежнему играет роль одного из основных ориентиров на этом участке. Раньше в нем располагался отель Ballacaine, сейчас это частный дом. Здание также исполняло роль паба, в который врзался герой Джорджа Формби в фильме «На пределе»¹.

¹ Англ. No Limit — популярный фильм 1935 года в жанре музыкальной комедии, рассказывающий историю трубача, мечтавшего выиграть гонки ТТ. Джордж Фромби — популярный британский комедийный актер середины XX века.



До «Туриста Трофи» на острове проходили гонки на Международный кубок. На этом фото мы видим, как осуществляется техническая инспекция в Уиггинс-Ярде, г. Дуглас. Человек в панамской шляпе — не кто иной, как сэр Артур Конан Дойл, автор историй о Шерлоке Холмсе. Конан Дойл здорово увлекался мотоциклами, а также был инвестором мотоциклетной компании под названием ROC.



Общая протяженность маршрута, который он определил для будущих испытаний, составляла около 80 км; часть его проходила по дороге, соединяющей города Дуглас, Каслтаун и Рамси, еще часть пролегалa через непростой горный участок на склонах горы Снейфелл: вот там-то и станет ясно, кто на что годится.

В итоге в отборочных заездах в мае 1904 года участвовало всего 11 машин, но поглазеть на это собралась изрядная толпа, так что мероприятие было признано успешным. Мотоциклисты тем временем взяли на заметку, как их четырехколесные товарищи для подготовки к международным гонкам отхватили себе целый остров, и когда в 1905 году были анонсированы международные мотогонки, они были во всеоружии. В мае они вслед за автомобилистами десантировались на остров Мэн, чтобы выяснить, кто достоин поехать во Францию на Международный кубок. Мотогонщики решили, что 80 с лишним километров автомобильной трассы для них многовато, и ограничились вдвое меньшим маршрутом, который, тем не менее, был достаточно непростым. Вообще, условия езды на острове Мэн создавали как раз тот уровень сложности, за которым охотились и автомобилисты, и мотоциклисты.

В ходе отборочного заезда мотоциклисты должны были проехать по трассе пять кругов. Но из одиннадцати участников стартовали только семь. В 8 утра дороги открывались для общего движения, и к этому времени только два участника успели завершить маршрут. Увы, из трех гонщиков, отобранных для участия в гонке во Франции, ни один не смог пройти европейскую трассу. На следующий год мотобратии не удалось вовремя упасть на хвост автомобилистам — те проводили свои гонки позже, а организовать заезды самим мотоциклистам было не под силу. Поэтому они были

вынуждены обойтись полями в Ланкашире. Конечно, такая подготовка не сильно помогла, и в Международном кубке 1906 года британская команда снова была разгромлена. Словом, международная карьера британских мотогонщиков на острове Мэн не очень складывалась.

Но вскоре благодаря неожиданному повороту судьбы им на помощь пришел еще один богач, да еще и француз. Британские мотоциклисты жаловались, что их европейские товарищи в попытках вписаться в максимальные разрешенные 50 кг ставили все более мощные и громоздкие двигатели на все более тонкие рамы. Даже не знаю, что бы они сказали про Honda Fireblade¹ 1992 года. Многим казалось, что гоночные мотоциклы должны выглядеть не так. И тогда один из недовольных, редактор журнала Autocar (англ. «Автомобиль») и увлеченный мотолюбитель Уолтер Стэйнер, предложил Клубу мотоциклистов (англ. Auto Cycle Club) организовать собственные международные гонки, пропагандирующие дорожные мотоциклы в противовес пугающе легким гоночным машинам, продвигаемым в континентальной Европе. По пути домой с Международного кубка 1906 года, ставшего для Великобритании провальным, эту же идею обсуждали между собой еще несколько джентльменов: основатель компании Matchless Генри Кольер, секретарь Клуба мотоциклистов Фредди Стрейт и французский

¹ Спортивный мотоцикл с объемным двигателем, но легкий по весу, с характерным узнаваемым внешним видом.

Групповое фото британской команды на Международном кубке 1906 года: Чарли Франклин и братья Гарри и Чарли Кольер.





Гарри Кольер (на первом фото позирует, на втором на трассе) вернулся на остров Мэн в 1909 году и выиграл свою первую и единственную ТТ на мотоцикле Matchless с двигателем JAP. Его средняя скорость во время прохождения трассы, состоявшей из 10 кругов и так называемой короткой дистанции в 254 км, составляла 79 км/ч.

аристократ маркиз де Музилье сен-Мар, полиглот и страстный любитель мотоциклов. Я говорил, что богачи не жаловали мотоциклы, но, к счастью, из этого правила были исключения: маркиз решил поддержать затею и щедрым жестом учредил гонки «Турист Трофи» на о. Мэн — «в поддержку развития идеального дорожного мотоцикла». Он же придумал и сам трофей: фигура бога Меркурия на крылатом колесе.

Длина мотоциклетной трассы составляла 25 км, участники должны были проехать 10 кругов. И это были совсем не простые 10 кругов. Покрытие трассы сильно отличалось от сегодняшнего ровного асфальта, обеспечивающего идеальное сцепление: первопроходцев ТТ ожидали рытвины и скользкий гудрон, кое-как накатанный между кустами и деревьями. И тем не менее бес-

страшные гонщики-пионеры выжимали почти 100 км/ч из своих строптивых железных коней, которые так и норовили устроить всадникам какую-нибудь пакость. Собственно, в этом и была вся суть отборочных гонок. Одной из самых частых поломок во время гонок были пробитые шины, и гонщики на этот случай имели при себе ремкомплекты. На самом деле гонщикам частенько приходилось выступать в роли механиков: ниппели при нагревании расширялись, сокращая или совсем сводя на нет клапанный зазор, так что приходилось иметь при себе напильник, чтобы иметь возможность подпилить нагретый клапан. Интересно, как бы к такому отнеслись сегодняшние пилоты? Полагаю, столько же энтузиазма





у них вызвало бы и свойство кожаных ремней передачи растягиваться и слетать, так что ко второму кругу пилоту приходилось останавливаться и подтягивать ремень. Это при условии, что ему не пришлось спешить раньше, чтобы затолкать мотоцикл на холм, потому что единственная пониженная передача с этим не справлялась. И уж точно они не были бы в восторге от условий, в которых проходили двухнедельные тренировочные заезды. Для начала организаторы не сочли необходимым закрывать дороги на время заездов. Еще один интересный нюанс заключался в том, что автомобильные и мотоциклетные трассы частично совпадали. В результате известны случаи, когда во время тренировочного заезда мотоциклист встречал на той же трассе автомобиль, мчащийся

1907 г. Слесарь-инструментальщик Генри Рембрандт «Рем» Фаулер выиграл первую в истории ТТ гонку в категории двухцилиндровых мотоциклов на «Нортоне» с двигателем «Пежо». Рем Фаулер продолжал заниматься своим ремеслом до 71 года, а спустя год после отхода от дел, в 1963 году, скончался.

ся навстречу. Если даже это не смущало этих ребят, не представляю, что вообще могло их смутить.

Организаторы гонок понимали, что условия прохождения трассы были довольно суровыми, и старались по возможности улучшить их. Правда, не всегда успешно. К примеру, много неудобств доставляла пыль на трассе, которая, по сути, была обычной проселочной дорогой. Чтобы решить эту проблему, было принято решение распылить на дороги кислотный раствор. Избавиться от пыли это не помогло. Зато раствор прожигал дыры в одежде и обуви гонщиков — приятный бонус, когда на скорости под 100 км/ч лавируешь между кустами и заборами на машине, которая и без этого так и норовит тебя убить.

Чарли, сын Гарри Кольера, мчится по дороге от Кирк-Майкла к Пилу¹.

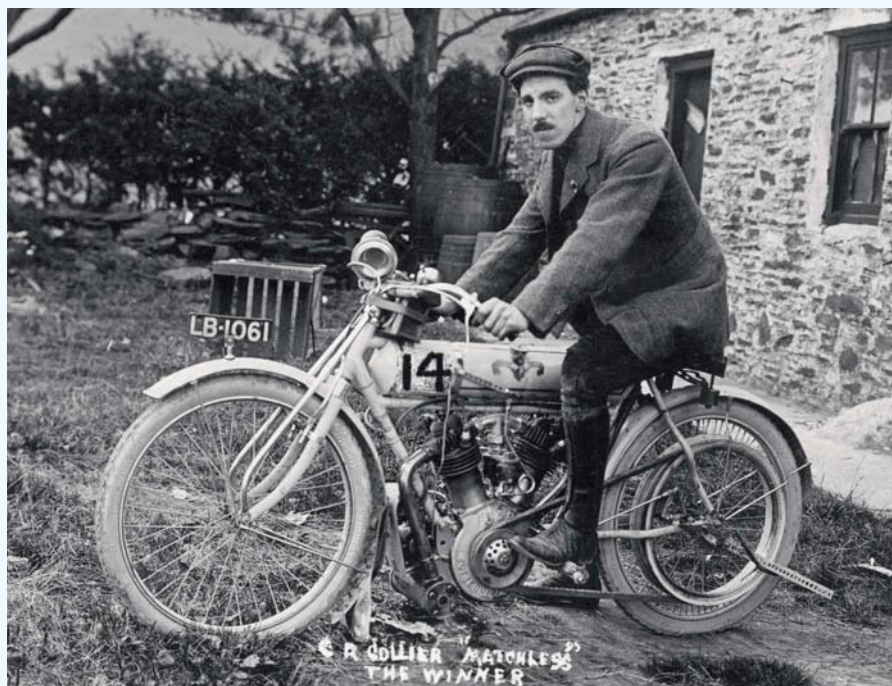
В 1907 году Чарли выиграл первую гонку ТТ в категории одноцилиндровых мотоциклов. В дальнейшем он стал руководителем объединенной компании, производившей мотоциклы AJS и Matchless. Согласитесь, неплохой результат.

¹ Участок трассы ТТ, соединяющий два населенных пункта.

Первые гонки ТТ: вторник, 28 мая 1907 г.

Итак, это был он: переломный момент, рождение легенды, которая жива и по сей день. И уж конечно, без разборок по поводу правил не обошлось. Условия участия не подразумевали ограничений по весу, однако организаторы, тем не менее, взвешивали все участвующие мотоциклы. Возможно, просто потому, что под рукой были достаточно большие для этого весы, а результаты можно было за-





1910 г. Снова Чарли, снова на неизменном Matchless. Снимок, судя по всему, сделан после заезда. Наверняка Чарли пребывал в приподнятом расположении духа — ведь в тот день он выиграл свои вторые ТТ.

писывать во внушительного вида журналы, чтобы потом со значительным видом просматривать записи. Зато в правилах были оговорены ограничения на размер топливного бака. Правда, ни один участник не мог похвастаться размером бака, который дотягивал бы до предписанного, поэтому правило пришлось изменить: было решено, что все пилоты по прохождении половины дистанции будут делать обязательную остановку для пополнения запаса топлива в объеме, определенном правилами. На практике это означало, что пилотам приходилось тратить изрядное количество времени, экспериментируя с передачами и карбюратором в попытках выжать из двигателя не только максимальную скорость, но и максимальную эффективность. Наконец настал День Че. Первый день соревнований.

Было неожиданно холодно: тут-то и пригодились твидовые куртки и брюки. Ну и, полагаю, вынужденная пробежка и запуск с толчка — низкая температура, отсутствие сцепления, сами понимаете, — тоже немного помогли участникам согреться. Пилоты стартовали попарно с определенными временными интервалами. Впоследствии это стало одной из традиций ТТ. Всего линию старта пересекли 25 участников. Столкновения, возгорания, неразбериха по поводу лидирующих позиций, слетевшие ремни передачи, пробитые колеса, поломки — все это ждало участников на пути к финишу, и все же из 25 стартовавших 11 пересекли финишную черту. Чарли Кольер, сын основателя марки Matchless Гарри Кольера и один из тех троих, что по пути из Австрии задумали провести в Британии международные мотосоревнования, выиграл

гонку в классе одноцилиндровых мотоциклов и стал первым, чье имя было вписано в историю ныне легендарных гонок «Турист Трофи». Первым в классе двух- и мультицилиндровых мотоциклов стал Рем Фаулер, но победа в этой категории не предполагала награду, и он остался ни с чем. Только много лет спустя, на торжественном вечере в честь пятидесятилетнего юбилея гонок TT в 1957 году, Фаулеру, которому на тот момент было уже за семьдесят, вручили специальную награду.

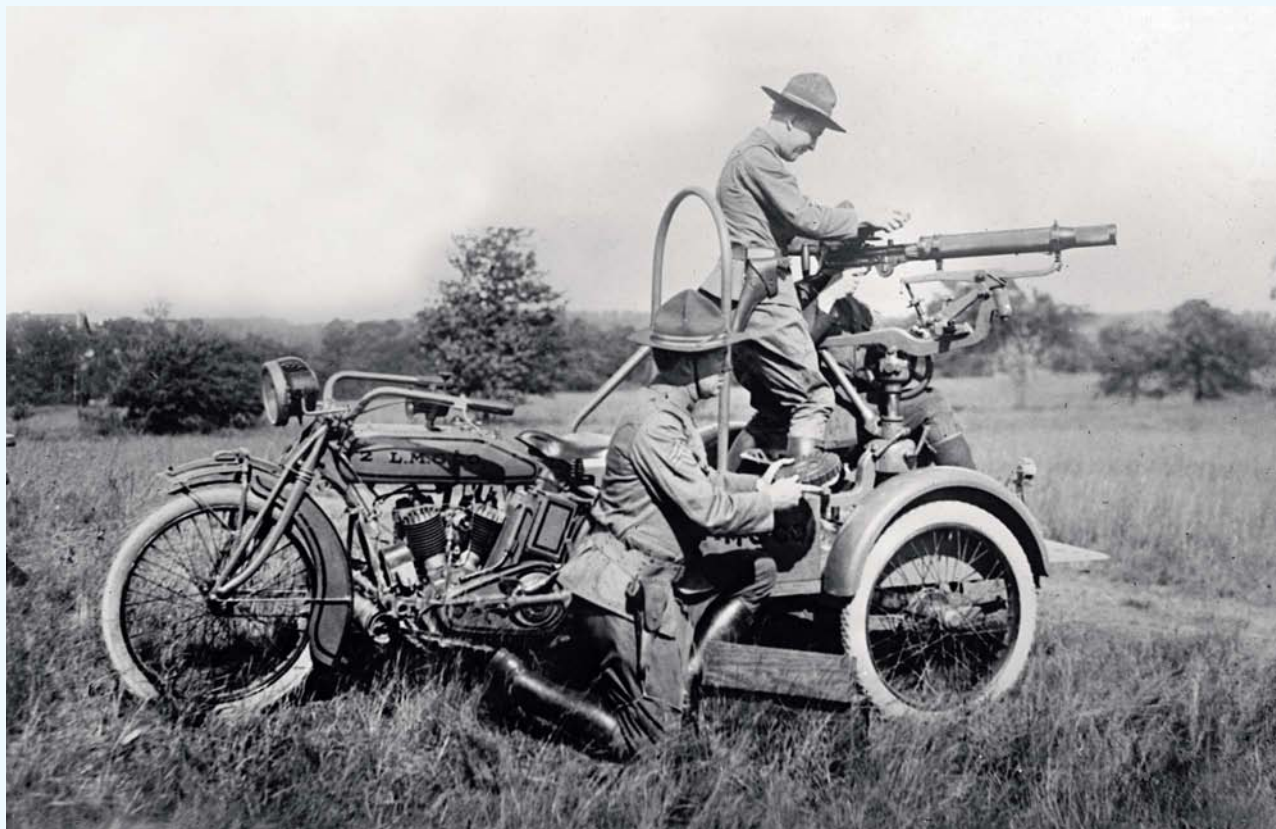
Итак, несмотря на поломки, мчащиеся навстречу автомобилям, нестабильные клапаны, твидовые костюмы, не способные без посторонней помощи завестись моторы и всеобщий хаос, гонки немедленно были признаны выдающимся успехом. Вот как создаются легенды.

По сравнению с этой зенитной пушкой ваши ручки руля с подогревом выглядят скучновато, да? Начало Первой мировой, русские солдаты поджидают, когда им на мушку попадет вражеский самолет.

Вариант № 2: отправимся на войну

Вернемся к мужчинам, которых оставили наедине с чем-то, потенциально представляющим интерес. В гонки они уже наигрались, ну а следующий этап — придумать, как с помощью этого драться. Фехтование на скрученных газетах, фрисби, прицельно летящие





в голову противнику, — все это проявления того же древнего инстинкта, заставляющего мужчин мчаться ноздря в ноздрю по гоночной трассе — или по лестнице верхом на гладильной доске. Вот только в случае с желанием выяснить, кто первый в силе, а не в скорости, ситуация может выйти из-под контроля. Так мотоцикл, едва появившись на свет, оказался посреди боевых действий.

Мотогонки к 1902 году уже вовсю набирали обороты. Поглазеть на них собирались огромные толпы зрителей, сжимавших в руках программки с именами новых героев, уже успевших стать популярными. Первые мотохулиганы уже вовсю докучали, разбрасывая гвозди на гоночных трассах; другая категория мотоненавистников устраивала черный пиар, громогласно жалуясь на ужасный шум, производимый мотоциклами во время гонок, тем самым способствуя сплочению первых мотоциклистов против общего противника. Военная же карьера мотоцикла стартовала гораздо более неспешно. В 1902 году основным средством перевозки войск, вооружения и донесений были лошади. Однако в умах изобретателей и инженеров во всем мире уже зарождалась мысль, что самоходные машины могут прийтись очень кстати, когда понадобится поставить на место задиристых соседей или преподать урок спесивым иноземцам вдали от родных берегов. Но нельзя было просто так взять и выложить эту идею усатым

1917 год, канадские солдаты практикуются в стрельбе из пулеметной установки. На баке можно разглядеть номер части, а сам мотоцикл, похоже, марки Indian.





генералам, которые привыкли отправлять в бой величественную кавалерию — так, как это было во все времена от короля Артура до герцога Веллингтона под Ватерлоо. Вряд ли им пришлось бы по душе идея усадить своих солдат на машины, больше напоминающие печатные станки на колесах, и отправить их на фронт в клубах синего дыма в слабой надежде, что они доберутся до места сражения до того, как противник присвоит себе победу ввиду неявки соперника, соберет вещи и отправится домой. Приходилось действовать постепенно.

Тем не менее было очевидно, что военные начинают внимательнее присматриваться к новым двухколесным машинам. В материале от 2 апреля 1902 года *Motor Cycling* пишет:

«В Европе военные умы уже не первый год рассматривают новые самоходные машины как весьма желанное, едва ли не необходимое дополнение при ведении масштабных наступательных и оборонительных операций; представители британского военного ведомства также рассматривают этот вопрос».

Судя по всему, задача доказать пользу мотоцикла в военных действиях выпала некоему Г.В. Дюре. Этой честью он, в свою очередь, обязан капитану Претти Саффолкского добровольческого корпуса. Сей доблестный капитан решил использовать мотоцикл для связи и разведдействий во время пасхальных учебных маневров. Три колонны велосипедных войск должны были выдвинуться из Норфолка, Саффолка и Эссекса и к Страстной пятнице достичь Лондона. Возможно, мысли о боевых товарищах, крутящих педали по пути в Лондон, заставили капитана смягчиться в отношении идеи доверить гражданскому усачу на «паровом бициклете» — как о нем отзывался командующий операцией майор Каделл — роль связного между подразделениями. Если быть точным, роль связного мистеру Дюре предстояло выполнять не на паровом велосипеде, а на мотоцикле *Singer*. Несомненно, ему ужасно хотелось доказать всем полезность мотоцикла на фронте, но при чтении его рассказа о тех событиях складывается впечатление, что большую часть времени он уделял упражнениям в словесности:

«Депеша, депеша! — рикошетом разносилось среди толпы. Доподка их была верна. Полицейский грузно ступил в сторону и неохотно засвидетельствовал мое отбытие.

Предположительно 1915 год. Этот напряженный юноша готовится отправиться на фронт, чтобы исполнять роль связного мотоциклиста. На эту позицию желающих набирали через мотожурналы. Представьте, если бы сегодня вербовали в армию через *Performance Bikes*!¹

¹ Современный издаваемый в Великобритании журнал, посвященный спортивным мотоциклам.

Военный склад где-то в центральной части Англии. Мы видим небольшую часть из 1800 мотоциклов, которые вскоре отправятся в разные концы страны. Если не ошибаюсь, это BSA M20¹.

¹ Модель M20 производства британской компании Birmingham Small Arms была взята на вооружение в тридцатых годах и стала основной моделью, использовавшейся британскими СВ во время Второй мировой войны.

*“Врум-врум”, — сдержанно проревел мотор.
“Всего доброго, сэр”, — попрощался связной.
“Всего доброго”, — ответил командир военных, и я устремился в сторону Ньюмаркета».*

Парень все равно что в сказку попал! Но он не потерял голову и старался, как мог. За четыре дня маневров он проехал в общей сложности 490 километров «без единой накладки или поломки со стороны моего мотоцикла». И он старался выполнять работу с огоньком, чтобы в лучшем свете показать способности своего железного коня в военных действиях. Хотя мысли его, подозреваю, были больше заняты метафорами и аллегориями, нежели военными маневрами.

«Врум-врум — вот я поравнялся с ними: их колонна растягивается на полмили, во главе их славный капитан Претти на тандеме. “Равнение налево!” — командует офицер. Взявши пакет в зубы, дабы подчеркнуть важность своего задания, я на полной скорости проношусь мимо колонны. Они провожают меня завистливыми взглядами.

С удовлетворением могу отметить, что войска весьма быстро оценили неоспоримые преимущества моторного велосипеда, без сомнения, особенно очевидные для них в сравнении с их педальными эквивалентами.

...Я направился в Лондон, оставляя позади многочисленные подразделения велосипедных оборонных войск и их многочисленные просьбы взять их на буксир».

До Первой мировой войны было еще 12 лет — у Дюре было достаточно времени, чтобы убедить военных в том, что мотоциклу есть место на фронте, и чтобы отточить свои литературные писательские навыки. Ну а гонки тем временем были в самом разгаре.



Костюм этого мотоциклиста похож на химзащиту, но на самом деле это форма Вспомогательной пожарной службы. Со времени «Лондонского блица» 1940 года прошло всего несколько месяцев.





Июль 1942 г., Южный фронт, Украина. Русские солдаты готовятся к атаке. Российские мотоциклы и сегодня выглядят точно так же. Точно вам говорю — у меня один стоит в гараже. Он ужасен — я на нем не то что на фронт, в булочную не поехал бы.

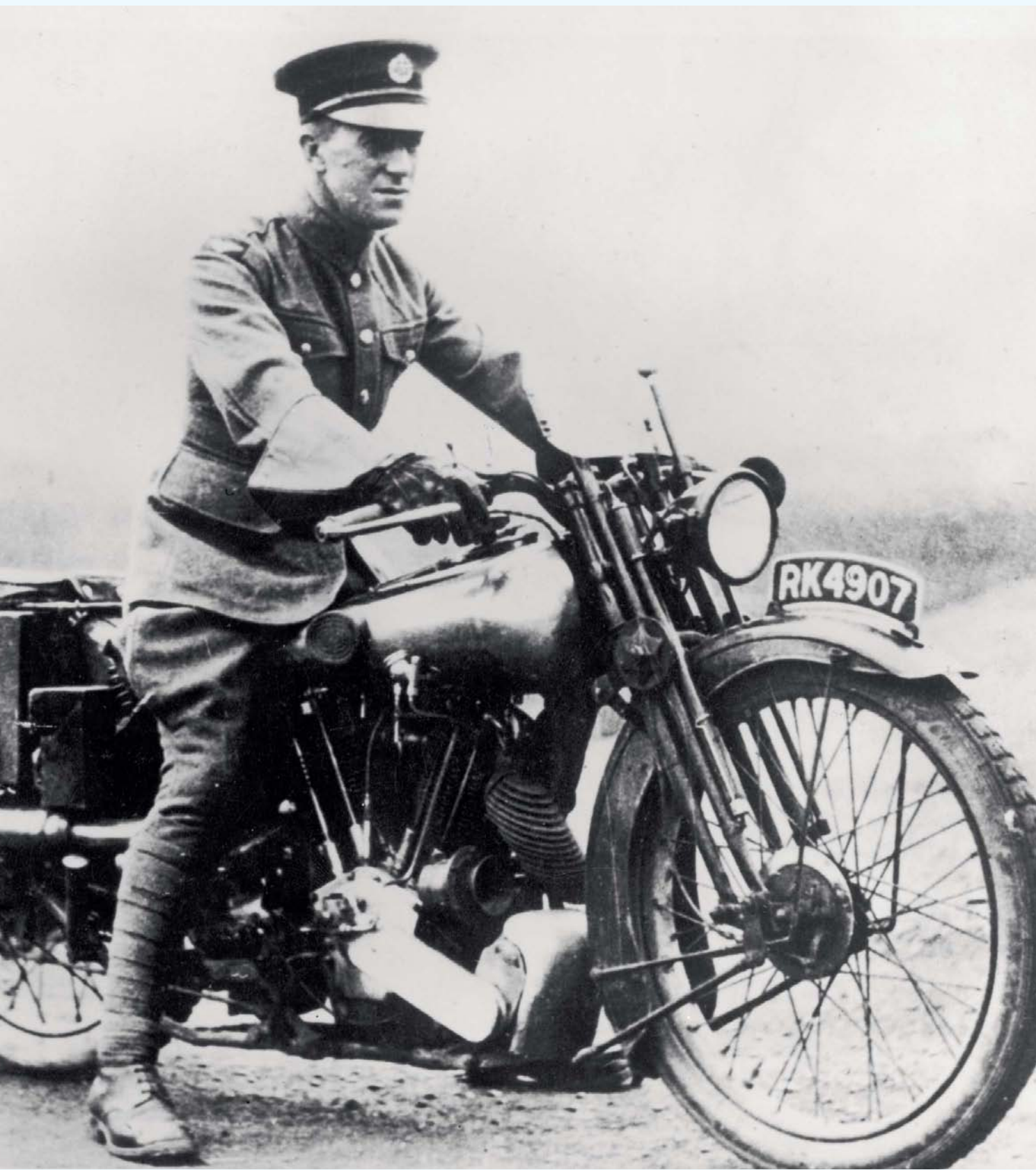


Даже во время войны мотоциклы не были прерогативой мальчишек. Здесь мы видим служащих Женского вспомогательного территориального корпуса¹ во время инструктажа на складе в Нью-Йорке. Май 1941 г. Езда на мотоциклах с затемненными фарами во время светомаскировки — дело не для слабаков.

¹ Женское подразделение в британской армии во время Второй мировой войны.

«Я вижу свой дом! А, нет, это канистра бензина...» На самом деле здесь мы видим американского военного полицейского-автоинспектора, разведывающего маршрут движения колонны во время учений.





ТОМАС ЭДВАРД ЛОУРЕНС

В массмедиа сегодня трудно встретить фото мотоцикла без восседающей на нем знаменитости. Чаще всего эта знаменитость смотрит в камеру из-под идеальной прически, всем своим видом тщательно стараясь изобразить безразличие и невозмутимость с нотками скрытой опасности. На практике же этот персонаж находится рядом с мотоциклом только потому, что так велело агентство, которое втайне надеется, что мужественность и суровость, ассоциируемые с мотоциклами, хотя бы отчасти передадутся их до блеска прилизанным подопечным-селебрити. Сами селебрити, сидящие на последних моделях «Триумфа», BMW и других люксовых машин, скорее всего, не отличат газ от тормоза. Но они знают, что крутые парни в кино ездят на мотоциклах, крутые ребята из школы гоняли на мотоциклах, словом, мотоциклы — это круто, и если они постоят рядом с мотоциклом, их тоже будут считать крутыми.

Дэвид Бэкхем каждую неделю презентует новую эксклюзивную модель, стоящую космических денег, Юэн Макгрегор заполнил все каналы своими мотопутешествиями¹, а Тома Круза все так при-

Военнослужащий, археолог и писатель Т. Э. Лоуренс, более известный как Лоуренс Аравийский, был большим любителем мотоциклов. Любимой его маркой был «Браф Супериор», в течение жизни у Лоуренса было восемь мотоциклов этой фирмы.

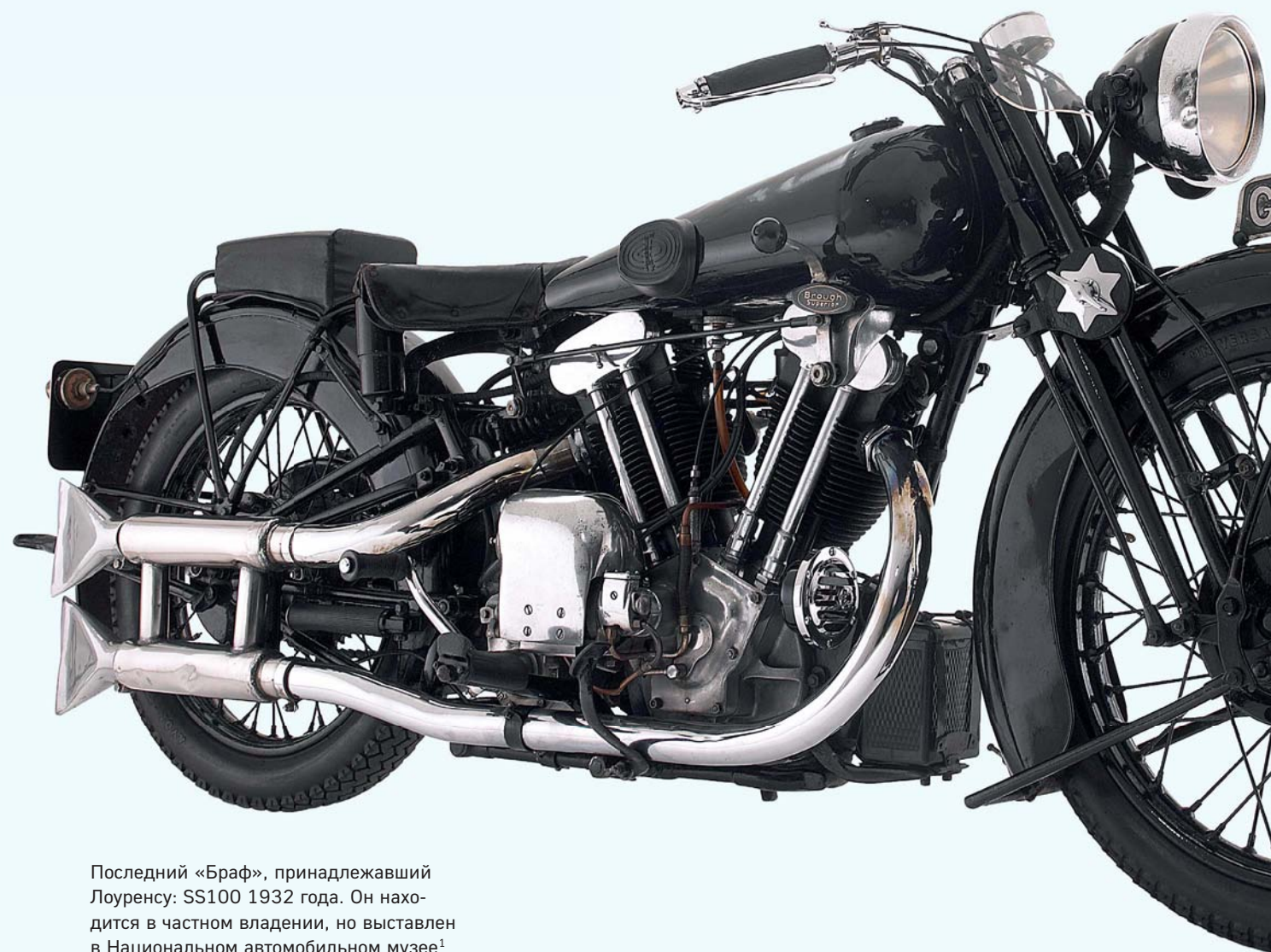
¹ Long Way Round («Долгая дорога вокруг света») и Long Way Down («Долгая дорога на юг») — документальные телесериалы о мотопутешествиях, предпринятых Юэном Макгрегором и его другом, актером Чарли Бурманом, в 2004 и 2007 годах соответственно. Мотоциклы были предоставлены компанией BMW.



Компас и портсигар Томаса Лоуренса. Это были времена, когда спутниковой навигации еще не существовало, а курение не считалось вредным для здоровья.

выкли видеть верхом на супербайке, что этот образ уже пора использовать в школьных рождественских постановках.

В итоге получается вот что: те, кто любит смотреть футбол — и на ухоженных мужчин в трусах, — считают, что мотоциклы — это круто; каждый офисный клерк разъезжает по Кенсингтону на мотоцикле, больше подходящем для «Дакара», чем для асфальтированных дорог центрального района; боевик без мотопогони — не боевик. Отлично же! Мотоциклистам и мотолюбителям нравится, когда предмет их страсти и заработка пользуется популярностью, кинозвездам и футболистам в дорожных трусах нравится, что у них



Последний «Браф», принадлежавший Лоуренсу: SS100 1932 года. Он находится в частном владении, но выставлен в Национальном автомобильном музее¹ в Бьюли, неподалеку от места, где жил Лоуренс.

¹ Англ. National Motor Museum.

Мой SS100. Каждый экземпляр модели SS100 при спходе с конвейера проверяли на способность развить 160 км/ч¹, и если мотоцикл не справлялся, его отправляли на доработку. Каждый мотоцикл собирался вручную, так что среди них буквально не было двух одинаковых. Двигатели для своих мотоциклов «Браф» заказывали у JAP, а для менее быстрой модели SS80 — у Matchless.

¹ Или 100 миль в час, отсюда цифра 100 в названии модели.



есть возможность отойти от своих лощеных образов и белоснежных улыбок и предстать перед публикой в новом свете, а мотопроизводители получают возможность представить всему миру свои последние модели. Все кругом довольны. История о взаимовыгодных отношениях поп-культуры и мотокультуры началась не вчера. И начало ей положила весьма необычная знаменитость. Прародителем всех селебрити на мотоциклах стал Томас Эдвард Лоуренс, или Лоуренс Аравийский.

Лоуренс стал фигурой, олицетворяющей мотокультуру, первой знаменитостью на фото, глядящей на нас из-под мотошлема. Хотя, если по правде, Лоуренс нечасто смотрел на кого-то из-под шлема — дело в том, что в начале XX века их еще почти не использовали. По грустной иронии судьбы именно смерть нашего героя, который разбился на своем обожаемом «Браф Супериоре»¹, вдохновила ведущего нейрохирурга того времени исследовать проблему травм головы, получаемых вследствие падения с мотоцикла, и поднять вопрос о необходимости ношения шлемов в целях безопасности. Но роль Лоуренса в том, что сегодня мы все носим шлемы, — лишь крошечная искорка в огромном созвездии свершений, рассыпанных по биографии этого великого человека, и мы еще вернемся к этому моменту.

Об этом не принято говорить вслух, но Томас Эдвард Лоуренс был рожден вне брака. Упс, кажется, я все-таки сказал это вслух. Родился он в 1888 году в Уэльсе, и страх, что факт его незаконнорожденности раскроется, преследовал его всю сознательную жизнь. В детстве он был застенчивым и чувствительным ребен-

¹ Англ. Brough Superior — марка мотоциклов, выпускавшихся в Ноттингеме (Англия) с 1919 по 1940 год. Отличались высоким качеством изготовления и сборки, а также высокой стоимостью.

ком, его даже не допускали до мальчишеских игр. А еще — и я ни в коем случае не хочу сказать, что это должно иметь какое-то значение, — он был весьма небольшого роста. И тем не менее вопреки всему этот низкорослый (ну да, да, он был низкого роста! Всего метр шестьдесят пять, а это ведь на 7,5 см ниже, чем, ну... чем я), чувствительный, застенчивый мальчик вырос в человека, которого уважали солдаты и генералы, ученые и политики и, что главное, мотоциклисты во всем мире.

Прожив какое-то время во Франции, любуясь архитектурой и размышляя наедине с собой о тонких материях, он вернулся в Британию, где изучал археологию, после чего работал на раскопках в Сирии, Месопотамии, Палестине и Египте. Когда началась война, его знания языка, культуры и быта стран Ближнего Востока, приобретенные за годы работы в регионе, весьмагодились разведслужбе Великобритании в Египте. К концу 1916 года, все еще в звании младшего лейтенанта, Лоуренс стал военным советником эмира Фейсала, а позже сыграл ключевую роль в Арабском восстании против турок. Лоуренс лично участвовал в боевых действиях и заслужил славу бесстрашного воина и вдохновляющего лидера.

Его слава росла и дома, а после ставшей фурором фотовыставки «С Алленби в Палестине и с Лоуренсом в Аравии» в 1919 году он и вовсе стал настоящей знаменитостью. Выставку в Лондон привез Лоуэлл Томас — в то время уже очень известный американский военный журналист и, судя по всему, как и сам Лоуренс, человек многих талантов. К примеру, когда правительство США отказалось выделить деньги на съемки документального фильма о войне, он обратился за финансовой помощью к владельцам мясокомбината из Чикаго, которые были перед ним в долгу после того, как он однажды помог им обнаружить шантажиста, угрожавшего их бизнесу, и при этом не стал раскрывать прессе самые пикантные подробности истории.

Выставка включала лекции, восточную музыку и танцы, фото- и видеоматериалы. Фотографии Лоуренса в его бедуинском военном платье произвели особенный фурор, и Лоуэлл решил сделать больше таких кадров — но на этот раз Лоуренс в арабской одежде стоял уже в старой доброй Англии, а не в Иерусалиме, задумчиво глядя вдаль в ожидании начальника военной администрации.

Помимо прочего, Лоуренс был талантливым писателем, и в 1926 году вышла в печать его книга «Семь столпов мудрости» (англ. *Seven Pillars of Wisdom*) — автобиографичное изложение его военной службы. Однако Лоуренс тяготился своей славой. Отказавшись от предложенного ему по завершении войны рыцарства, он устроился на службу в Министерство по делам колоний в качестве советника по вопросам, связанным с Ближним Востоком. Затем этот от природы скромный и непубличный человек решил уйти в тень и, назвавшись Джоном Хьюмом Россом, поступил на

службу в ВВС. Увы, всего через несколько месяцев его личность была раскрыта журналистами. Тогда он взял фамилию Шоу и поступил в Королевские танковые части, а вскоре снова перешел в авиацию, где наконец смог жить тихой спокойной жизнью, о какой мечтал. По-видимому, его полностью устраивал ритм казарменной жизни и ограничения, которые она накладывала. В гараже он держал своего верного друга – мотоцикл Brough Superior, которому он дал имя Воанергес¹. Езде на нем Лоуренс посвящал каждую свободную минуту. Свою службу в Королевских ВВС Лоуренс описал в книге *The Mint*², повествование в ней ведется от лица рядового ВВС Росса. И глава из этой книги под названием «Дорога» (англ. *The Road*) для меня является одним из наиболее ярких и выразительных текстов о езде на мотоцикле, а значит, одним из наиболее ярких и выразительных текстов о чем бы то ни было в истории литературы. Читая, как он на Brough Superior пытается обогнать «Бристоль»³, очень легко представить сегодняшнего двадцатилетнего юнца на Kawasaki H2, гонящегося наперегонки с «Еврофайтером» – как будто и нет этих десятков лет, прошедших со времен Первой мировой. Если вы хоть чуточку, хоть самую малость сомневаетесь, что Лоуренс взаправду был страстным мотоциклистом, с бензином в венах и мотором в груди, если хоть на йоту подозреваете, что он – один из тех, кто примазывается к мотокультуре, потому что это «модно» и так делает большинство, – просто прочитайте эту главу. От ваших сомнений не останется и следа.

В 1935 году Лоуренс вышел в отставку и поселился в коттедже Клаудс-Хил близ деревни Уорхэм в Дорсете. Там он надеялся жить спокойной жизнью. Его спутником стал неизменный Brough Superior – один из восьми, которыми он владел в течение жизни. Этому суждено было стать последним. 13 мая 1935 года Лоуренс разбился, пытаясь объехать двух выскочивших на дорогу мальчишек на велосипедах. Через несколько дней, 19 мая, он умер в военном госпитале той самой части ВВС, где когда-то провел столько счастливых дней. Его смерть имела большой резонанс в обществе. Лоуренса знали и, судя по реакции, любили. Журнал *Motor Cycle* посвятил ему большой материал: традиционная фотография Лоуренса верхом на «Брафе» и история его удивительной жизни, заканчивающаяся словами: «Увы, страна потеряла одного из лучших своих сынов».



Т. Э. Лоуренс разбился на своем мотоцикле Brough Superior SS100, когда ехал на почту. Он потерял управление, пытаясь объехать двух мальчишек на велосипедах. Ему было всего 46 лет.

¹ Сын Грома – прозвище, данное Христом апостолам Иоанну и Иакову.

² В любительском переводе «Чеканка»; официально изданного перевода на русский язык не существует.

³ Британский истребитель времен Первой мировой войны.



ПЛОХИЕ ПАРНИ

Я завел себе мотоцикл совсем не для того, чтобы всем нравиться. Наоборот, я надеялся и предвосхищал, что на меня будут смотреть как на аутсайдера, изгоя, а в идеале — опасного бунтаря. Мамаши, забирающие детишек из школы, будут с подозрением коситься на мою кожанку в клепках и кривиться при звуке (довольно жалком) моей выхлопной трубы. Пенсионеры и почтальоны будут качать головой, когда мы с товарищами будем проезжать по улицам города и собираться на центральной площади. Или вот, например, попал я в аварию: традиционная история — на перекрестке въехал в капот машины, вылетел из седла. Удостоверившись, что все самые важные конечности — руки, ноги и спина — на месте и целы, я кое-как поднялся и посмотрел на водителя. Вокруг было полно свидетелей — целое море разноцветных джемперов, плащей и офисных костюмов, и, вглядываясь в их лица, я с растущим восторженным трепетом понимал, что в аварии считают виноватым меня. Конечно же, виноват патлатый юнец-байкер в вонючих джинсах. Да он наверняка специально выскочил под колеса машины — просто чтобы напугать этого добропорядочного водителя. Вот пусть и расплачивается своим здоровьем и целостностью своего мотоцикла. Полиция тоже так считала. Я был виноват. Мой разбитый мотоцикл безжизненно лежал на дороге, но я знал, что починю его и мы снова будем мчаться к моему приятелю, чтобы скорее рассказать ему, что статус-кво еще сохраняется: мотоциклисты по-прежнему аутсайдеры.

Это был конец восьмидесятых — с тех пор как байкеры были по-настоящему плохими парнями, прошло много лет. Но остатки былой славы парней в кожаных жилетах еще сохранялись, и этого было достаточно, чтобы мы с приятелями могли считать себя опасными и непопулярными ребятами, а большего нам и не надо было. Ну а завелась эта дурная слава за мотоциклистами далеко не сразу. Мотоцикл не родился ужасным демоном, изрыгающим пламя, — что бы ни говорили нам обложки каждого второго хеви-метал альбома. Нет такой причины, по которой каждый, кто сядет на мотоцикл, должен считаться воплощением зла и разрушения. То, что за ним закрепилась такая слава... Ну, так вышло.

Первые мотоциклисты начала XX века так же, как и сегодня, посвящали досуг своему страстному увлечению — и это увлечение мало напоминало сатанизм или разбой. Конечно, связавшись с мотоциклами, было легко расстроить соседей. Для этого особо и стараться не нужно было. В то время можно было навлечь на



Мотоколонна «Ангелов ада» едет через Беркшир на похороны товарища по клубу. 1984 г.

Сборище рокеров на мотоциклах на мосту Челси. Вероятно, оттуда они двинутся к легендарному Ace Cafe¹. Обратите внимание — далеко не у всех мы видим шлемы: в 1964 году в Великобритании еще не был принят закон об обязательном ношении шлемов.

¹ Круглосуточная закусочная на магистральной A406 (она же Северная кольцевая дорога), в 1960-х ставшая популярным местом встреч рокеров. До сих пор является культовым местом встречи мотоциклистов.



Прячьте своих дочерей — байкеры в городе! В 1959 году слава мотоциклистов как плохих парней вовсю набирала обороты. Пройдут десятилетия, прежде чем нас станут считать нормальными и дружелюбными ребятами и начнут обслуживать в барах.

себя неодобрение общественности, просто появившись в городе без галстука. Стоило погромче пореветь мотором и прибавить скорости — и все, все вас осуждают. Наверное, тогда на мотоциклистов смотрели так же, как сегодня: как на подозрительных психов, выбирающих транспорт, на котором в плохую погоду холодно и мокро, в хорошую жарко и в любую погоду есть риск попасть под машину или грузовик. Так что, полагаю, кто не находил мотоциклистов опасными, считал их странными ребятами со своими специфическими интересами.

И с самого начала те, кто увлекался мотоциклами, собирались вместе. Поначалу это была вынужденная необходимость: в те времена, если вы отправлялись в поездку на мотоцикле, можно было ручаться, что он в тот или иной момент сломается, и полезно было знать, как его починить. Нужны были не только инструменты, но и смекалка. Мотоциклисты встречались, чтобы обмениваться знаниями и опытом — просто чтобы следующая поездка каждого из них состоялась и прошла по плану. Любое сборище людей, объединенных какой бы то ни было целью — от футбольного матча до конкурса вышивок, — выглядит подозрительно для тех, кто не является его частью. Все стоят, повернувшись к вам спиной, и обсуждают что-то, в чем вы не разбираетесь, на непонятном вам языке: невольно чувствуешь себя чужим на празднике жизни.

Ну а встречи с целью обсудить, как избежать проколов колеса на большой скорости и взрыва двигателя при подъеме на высоту, зачастую перетекали в более отвлеченные беседы, а нередко и в совместные поездки — до тех пор, конечно, пока у кого-нибудь не



пробьет колесо или не взорвется двигатель. Постепенно такие сборища стали приобретать светский характер и все больший масштаб.

До начала Второй мировой войны Американская мотоциклетная ассоциация¹ каждый год 4 июля проводила в калифорнийском городе Холлистер моторалли под названием Gypsy Tour (англ. «Цыганский тур»). По сути, оно представляло собой фестиваль, включающий мотогонки и всяческие развлечения. Вы только что прочитали слово «развлечения» в книге про мотоциклы, и наверняка ваше подсознание тут же нарисовало картинку: безумные попойки, поджоги и цыплята, улепетывающие, пока им не начали откусывать головы. Расслабьтесь. Развлечения в данном случае самые обычные: собраться вместе и хорошо (и мирно!) провести время. С началом Второй мировой ралли перестали проводить, поскольку большая часть целевой аудитории была занята на фронте, но в 1947 году АМА решила возобновить эту традицию. Возможно, недавно вернувшимся с фронта бойцам не хватало поводов выпустить пар или виной всему синдром посттравматического расстройства, который тогда еще не умели диагностировать, — но участники фестиваля, развлекаясь, в тот раз немного увлеклись. По сути, это была просто шумная гулянка, но СМИ, которые после войны столкнулись с резким спадом интересных тем для публикаций, увлеклись еще больше, и вскоре новости о страшных беспорядках и разрушениях в Холлистере разлетелись по всей стране. На самом деле реальный урон был не так уж и велик. Но по-настоящему интересные материалы не выходят с заголовком «Группа молодых людей собралась, чтобы немного повеселиться и выпустить пар». Нужно было добавить истории остроты.

Что может сделать хорошую историю еще лучше? Запоминающееся фото. И фотограф журнала Life знал это, когда запечатлел на пленке пузатого байкера, сидящего в расстегнутой рубашке верхом на «Харлее». В руке у него бутылка пива, и еще дюжина пустых бутылок под колесами. Их туда положил сам фотограф. Этот снимок стал, как сегодня говорят, вирусным, и с момента его публикации образ байкера вне закона окончательно утвердился в общественном сознании.

Если достаточно часто называть кого-то плохим, он в конце концов станет таким. Возможно, для кого-то слава плохих парней выглядела привлекательно; возможно, дело в дешевизне мотоциклов. Как бы то ни было, мотоциклы стали приобретать популярность не только среди тех, кого привлекала их доступность, возможность потренировать инженерные навыки или просто любовь к быстрой езде, но и личностей с сомнительной репутацией. В марте 1948 года в Сан-Бернардино, штат Калифорния, был основан мотоклуб Hells Angels — «Ангелы ада». «Ангелы» станут такой же неотъемлемой частью культуры 60-х, как «Битлз», травка, странная музыка и свободная любовь. Мысль о дочери, крутящей роман с представителем «Ангелов», внушала настоящий ужас

¹ American Motorcyclist Association, AMA.



На этом фото мы видим одного из очаровательных участников мотофестиваля в Холлистере 1947 года. Выглядит довольно скандально, но на самом деле все было не так страшно: это постановочный кадр для журнала Life. Тем не менее он вверг в страх всю Америку и стал одним из самых известных кадров на байкерскую тему в истории.

в сердца среднестатистических американцев. Они предпочли бы провести вечер в компании Фиделя Кастро. Вскоре клуб вышел за пределы Калифорнии и охватил все Соединенные Штаты, и даже вышел за их пределы: в 1961 году отделение, или, как принято говорить у байкеров, чаптер¹, появилось в Окленде, Новая Зеландия, а к 1969 году и в Лондоне завелись свои «Ангелы». Но пусть вам не кажется, что «Ангелы» тяготились своей дурной славой. Легендарный Хантер Томпсон, основоположник гонзо-журналистики, проведя некоторое время с «Ангелами», быстро понял, что им нравится образ плохих парней, который приписывает им пресса, поэтому они с такой готовностью шли с ним на контакт; в реальности же слова часто расходились с делом.

Одно из самых известных происшествий, в которых были замешаны Hells Angels, произошло во время фестиваля в Альтамонте (англ. Altamont Speedway Free Festival) в декабре 1969 года. Фестиваль должен был стать западным эквивалентом Вудстока, но если на последнем царили мир и любовь, то в Калифорнии все вышло совсем по-другому. Музыкальную программу открывал Сантана, затем выступали супергруппа Crosby, Stills, Nash & Young, а хедлайнерами должны были стать Rolling Stones. Идейными вдохновителями и организаторами фестиваля стала местная группа Grateful Dead. Вход на фестиваль был бесплатным, и послушать музыку заявилось огромное количество народу — около 300 тысяч человек. Сцена совсем немного возвышалась над землей: возникли опасения, что набившиеся зрители могут попытаться залезть на сцену. И кто-то предложил использовать местных «Ангелов» в качестве секьюрити, охраняющих сцену. Предполагалось, что

¹ Англ. chapter — региональное отделение байкерского клуба.

Какому-то умнику пришло в голову использовать «Ангелов ада» в качестве охраны на рок-фестивале в Альтамонте 1969 года. Закончилось это весьма плачевно.



они будут просто сидеть на краю сцены и не давать зрителям залезать на нее. За это им назначили плату — пятьсот долларов в пивном эквиваленте.

Альтамонтский фестиваль превратился в настоящие массовые беспорядки с отличной живой музыкой в качестве саундтрека. Двое посетителей были насмерть сбиты машиной; еще один утонул в сточной канаве. А еще одного убили. Восемнадцатилетний Мередит Хантер, будучи под кайфом, попытался залезть на сцену, один из «Ангелов» толкнул его обратно в толпу, но парень вскоре вернулся, и в руках у него был пистолет. В ответ на это «Ангел» по имени Алан Пассаро пырнул его ножом. Ранение оказалось смертельным. Суд оправдал Пассаро, признав его действия необходимой обороной. Эти события ознаменовали печальный конец царившей в 60-х эпохи мира и любви и окончательно утвердили — трудно сказать, справедливо или нет — образ Hells Angels в глазах общественности.

Но подобное происходило не только в Штатах. Жители тихих курортных городков Маргит и Брайтон на южном побережье Англии вскоре стали свидетелями новой волны байкерского террора. В один прекрасный день в 1964 году, когда добропорядочные граждане отдыхали по случаю Троицына дня, веселую атмосферу соломенных шляпок, мороженого, сахарной ваты и леденцов на палочке нарушил рев моторов — побережье заполнили тысячи модов¹ и рокеров². Местные газеты называют произошедшее

¹ Англ. mods — британская молодежная субкультура, сформировавшаяся в конце 50-х гг., — поклонники черной американской музыки, элегантной одежды и итальянских скутеров.

² Англ. rockers — британская молодежная субкультура, сформировавшаяся в 50-х гг., — поклонники рок-н-ролла и рокабилли. Их атрибутами были мотоциклы, кожаные куртки с белыми шарфами, тяжелые ботинки и прически в стиле Элвиса Пресли.

массовыми беспорядками, но в то время, чтобы прослыть возмутителем общественного спокойствия, достаточно было не носить шляпу. Моды ездили на «Веспах» и «Ламбреттах»¹ и носили отороченные мехом парки; рокеры ездили на британских мотоциклах вроде BSA и использовали масло, подтекающее из двигателя, для укладки волос (по крайней мере, так это выглядело). Столкновение культур налицо: модные ребята на жалких двухтактных скутерах в неуместных куртках против лихих байкеров в косухах на мощных байках. Эти ребята были так круты, что даже не носили шлемы (закон об обязательном ношении мотошлемов вышел только в 1973 году).

В тот день в Маргите был арестован 51 подросток, а двоих госпитализировали с ножевыми ранениями. В Брайтоне в столкновениях участвовало почти 1000 человек. Многие были арестованы, некоторые даже получили тюремный срок. Все это послужило отличным пиаром мотодвижения: хочешь почувствовать себя бунтовщиком? Твой выбор — мотоцикл!

К концу 60-х мотоциклисты стали нежеланными гостями в барах — их даже на порог не пускали. Поэтому все большую популярность стали приобретать байкерские пабы. В них не было ничего

¹ Vespa, Lambretta — итальянские фирмы, производящие скутеры.



Столкновение модов и рокеров во время пасхальных праздников в 1964 году. Пресса раздула из этого целую историю, окрестив столкновения «войной», хотя дело кончилось десятком арестов, да пару человек пырнули ножом. По мотивам этих событий был снят фильм «Квадрофения»¹.

¹ Англ. Quadrophenia — кинофильм 1979 года, основанный на одноименном альбоме группы The Who 1973 года.

Старшее поколение осуждало и побаивалось рокеров, что делало образ байкера в 1960-х еще более привлекательным. Хотя эти ребята на фото не выглядят такими уж опасными.



особенного, кроме того, что туда мог попасть любой, одетый в кожаный жилет и приехавший на двух колесах.

Никакого логического объяснения такому неофициальному запрету не было: сказать, что все мотоциклисты промышляют грабежами и насилием, было бы большим преувеличением. К тому же многие известные и уважаемые личности имели мотоциклы. Сэр Ральф Ричардсон, легендарный шекспировский актер и современник Лоуренса Оливье¹, повсюду разъезжал на своем 750-кубовом BMW. Судьи, хирурги и школьные учителя ездили на мотоциклах. Я знал одного священника, который гонял на Yamaha RD400.

И наконец, картина начала понемногу меняться. На сцене появился Барри Шин² и немедленно стал всеобщим любимчиком. Бесстрашный хулиган и остроумный симпатяга, он встречался с фотомodelью и водил Rolls-Royce. А главное — он не одевался в черную кожу. Постепенно Барри стал менять образ байкера. В 1978-м он вместе с сэром Ральфом Ричардсоном стал гостем ток-шоу Майкла Паркинсона, а в конце 70-х это значило оказаться на вершине звездного олимпа.

К середине 1980-х образ байкера, живущего вне закона, остался в прошлом. Мотоциклы больше не оставляли повсюду лужи масла, мотоциклисты одевались в современную одежду, которая не предполагала наличие бахромы и нашивок с черепом и костями на спине. Успешные молодые люди покупали себе «Дукати». Том Круз в фильме 1986 года «Лучший стрелок» (англ. Top Gun) ездил на Kawasaki GPZ900R, а Том Круз был любимчиком всех домохозяек. Имидж мотоциклистов улучшался с каждым днем. В 2004 году талантливый молодой актер Юэн Макгрегор со своим другом Чарли Бурманом на паре внедорожников BMW GS проехали половину земного шара и сняли про это фильм.

И наконец, событие, которое поставило жирную точку в непопулярности мотоциклистов: накануне свадьбы с Кейт Миддлтон принц Уильям попал в объективы камер верхом на своем Ducati 1198S Corse. Проклятие, навлеченное на мотоцикл толстяком на «Харлее» в далеком 1947 году, наконец было снято.

¹ Британский актер театра и кино, режиссер, продюсер, один из крупнейших актеров XX века, многократный лауреат премий «Оскар», «Эмми», BAFTA.

² Барри Стивен Фрэнк Шин — популярный британский мотогонщик, дважды чемпион мира, кумир публики.

1964 год, скутеристы болтают с местными девушками. Моды предпочитали скутеры фирм Vespa и Lambretta — много хромированных деталей и зеркал. Думаю, я все же предпочел бы быть рокером.



В 1980-х мотоциклы уже не считали символом чего-то ужасного. Вот, например, кадр из фильма Top Gun: всеобщий любимец Том Круз на Kawasaki GPZ900R, а за спиной у него красотка Келли Макгиллис.

Конец десятилетиям дурной славы мотоциклов и мотоциклистов: в 2009 году репортеры засняли принца Уильяма, покидающего матч по поло на своем «Дукати».





ФИЛЬМЫ О МОТОЦИКЛАХ

Мотоциклы — это круто. Это не просто мое мнение, это факт. И это было очевидно для всех с того самого момента, как человечество изобрело их, достигнув таким образом вершины своего величия. С первого же дня существования вокруг мотоциклов начала формироваться особая культура, сообщество, позволявшее найти единомышленников и реализовать зов сердца тем, в ком жила тяга к путешествиям. И кому повезло с комплекцией. Если у вас хватало сил взгромоздить на багажник мотоцикла мешок запчастей размером с еще один байк, а в дороге вы готовы мириться с самой ужасной погодой, какую можете вообразить, и еще более ужасными дорогами, будучи при этом облаченным в бриджи, тяжелые ботинки и кожаный шлем, который поможет разве что быстрее найти ваш котелок в случае неудачного стечения обстоятельств, — поздравляю, вы готовы стать байкером. Солдаты обожали мотоциклы, гонщики рисковали на них жизнью ради славы, мальчишки их боготворили. Ну а некоторые их ненавидели, и это был именно тот тип людей, задевать которых доставляло наибольшее удовольствие тем, кто обожал мотоциклы. Так что все были в выигрыше.

Кино — это тоже круто. С помощью кино можно оказаться где угодно, в фильмах всегда полно крутых ребят, делающих крутые вещи. Даже плохиши в кино — крутые. Так что это был лишь вопрос времени — когда эти два полюса крутизны сойдутся вместе и родится байк-муви.

Далеко не все фильмы про байкеров удачные. Некоторые — откровенная дрянь, от которой аж выворачивает. Но сейчас не о них. Некоторым картинам удалось передать ту ни с чем не сравнимую и трудновыразимую особенность езды на мотоцикле, что делает ее лучшим доступным человеку занятием.

«Беспечный ездох» / *Easy Rider* (1969)

Тысяча девятьсот шестьдесят девятый год выдался на редкость удачным. Человек ступил на Луну, родился ваш покорный слуга — и это только начало. Лучшим, что принес этот год в кинематограф, стала картина Денниса Хоппера «Беспечный ездох» (англ. *Easy Rider*). Ставшая легендарной картина, к тому же стоявшая у истоков жанра роуд-муви, пронизана духом шестидесятых, основанным на трех китах: свобода, погоня за наслаждением и, конечно, наркотики. Помимо режиссерской работы Хоппер также исполнил в нем одну из двух главных ролей. Вторая досталась Питеру Фонде. Ну а сюжет фильма в основном крутится вокруг наркотиков, секса, наркотиков, музы-



Марлон Брандо верхом на мотоцикле. Кадр из фильма «Дикарь» (англ. *The Wild One*) 1953 года, основанного на событиях в Холлистере шестилетней давности. Фильм сыграл значительную роль в формировании образа байкеров как «плохих парней», господствовавшего в 50-е и 60-е годы. Не самый удачный фильм.

Самый крутой фильм о байкерах всех времен — «Беспечный ездох» 1969 года с Питером Фондой и Деннисом Хоппером в главных ролях. Это не только великий байкерский фильм, но и картина, стоящая у истоков жанра роуд-муви.

ки, немного вокруг наркотиков и мотоциклов. И наркотиков. Герои Фонда и Хоппера в фильме ездят на чопперах Harley-Davidson. Чоппер¹ — мотоцикл с измененной рамой и удлиненной передней вилкой. Цель этих изменений — получить мотоцикл, который выглядит невероятно круто, но при этом почти неуправляем.

Фильм начинается с того, что герои перевозят через мексиканскую границу контрабандные наркотики и продают их дилеру, роль которого играет Фил Спектор². На вырученные деньги они отправляются в путешествие из Лос-Анджелеса в Новый Орлеан, на празднование Марди Гра³. По дороге они встречаются хиппи, живущих в коммуне, подбирают пьянствующего адвоката в исполнении Джека Николсона (за эту роль он впервые был номинирован на «Оскар» в категории «Лучшая мужская роль второго плана») и всю себя предаются удовольствиям растительного происхождения.

В процессе создания этой ленты, запечатлевшей для будущих поколений главное, что было в шестидесятых: наркотики, гедонизм, свобода и еще раз наркотики, — Фонда и Хоппер продемонстрировали еще одно свойство мотоцикла: он кого угодно сделает крутым. И это еще один неопровержимый факт, а не чья-то фантазия. Представьте себе самого нелепого персонажа, что вам пришлось встречать, его странную одежду, дурацкую походку, глупую прическу... А теперь представьте его на большом черном мотоцикле с большой зловещей фарой, дерзко-тонким передним и широким задним колесом, которое обнимают блестящие хромом трубы с хищным косым срезом. Вуаля: перед вами воплощение уверенности в себе и крутого нрава. Видите? На байке любой клоун будет выглядеть круто. И Фонда и Хоппер — тому подтверждение. В «Беспечном ездоке» они являются воплощением непринужденной крутизны, за которую многие из нас готовы убить — и при этом у одного на голове красуется «арбузная корка»⁴ звездно-полосатой расцветки, а у второго бушменская шляпа, а в придачу к ней еще и длинные патлы и нелепые усы. Вот как велика и всемогуща сила крутизны, которую способен даровать мотоцикл.

А еще у «Беспечного ездока» был классный саундтрек — Steppenwolf, The Band и еще много популярных исполнителей того времени. Звучание трека Born to Be Wild группы Steppenwolf в фильме объединили со звуком моторов мотоциклов. Многие считают эту песню первой в истории композицией в стиле хеви-метал. Да, с тех пор она стала гротескно-карикатурным символом всего, что связано с байкерами и байкерской культурой, — но вы

¹ Англ. chopper — от англ. chop — рубить.

² Англ. Phil Spector — американский музыкальный продюсер, одна из самых влиятельных фигур в истории популярной музыки.

³ Католический праздник — последний день карнавала перед началом Великого поста. В США особо пышно празднуется в Новом Орлеане. Аналог восточнославянской Масленицы.

⁴ Сленговое название старомодной модели шлема с открытым лицом и наушниками.

попробуйте включить ее, сидя на мощном байке, несущемся в чернильную даль горного хребта. Мурашки по коже.

Посмотрите «Беспечного ездока» — и вам захочется отправиться в дальнюю дорогу, под классную музыку, навстречу свободе и приключениям. Чего вам, скорее всего, не захочется, так это отправляться туда на харлеевском чоппере. В фильме мотоциклы главных героев выглядят впечатляюще: низкие, вытянутые, со зловеще-узким передним и мощным, основательным задним колесом. Да, благодаря этому фильму чопперы приобрели почти мифический статус, став своеобразным двухколесным единорогом. И тем не менее неудобство управления прямо-таки бросается в глаза. В детстве я мечтал о харлеевском чоппере: пожирал глазами изображения кастомных байков в журналах не менее напряженно, чем львица, наблюдающая за дичью, которую она наметила в качестве обеда для своих львят. Я даже выбрал себе заводного Ивела Книвела¹ на чоппере, а не на мотоцикле стандартной модели, на котором он выполнял свои трюки, с завидной регулярностью заканчивавшиеся очередной госпитализацией.

Одного я не могу понять. Как вышло, что ни одного доморощенного умельца, в ущерб своему кошельку, личной жизни и здравому смыслу тратящего все свободное время на то, чтобы переделать очередной нормальный «Харлей», «Триумф» или «Кавасаки» в убийственный чоппер, не смутило, что, если превратить переднюю

¹ Англ. Robert Craig «Evel» Knievel – американский исполнитель трюков, получивший мировую известность благодаря своим рискованным трюкам на мотоцикле.

Этот кадр из «Беспечного ездока» так и кричит о свободе и бескрайних просторах трассы. Лично я бы предпочел что-нибудь другое вместо чоппера, особенно такого, как у Фонды: его передняя вилка — это же просто нелепость. Но глядя на фото, сложно не поддаться порыву немедленно отправиться в путь.



Да, это Джек Николсон, и ему явно не очень комфортно на этой жердочке позади героя Фонды. За роль философствующего адвоката-алкоголика Николсон удостоился своей первой номинации на «Оскар».

«Беспечный ездок» — не просто великий фильм. Комплектом к нему идет выдающийся саундтрек, в котором первым номером значится трек Born to Be Wild группы Steppenwolf — песня, ставшая гимном мотоциклистов.



вилку в две трехметровые жерди, между которыми зажато крошечное колесо, и расположить ее под таким углом, что получившуюся конструкцию нельзя выпускать на дорогу без сопровождения, — это не просто сказывается на управляемости мотоцикла. То, что от нее остается, можно, пожалуй, сравнить с управляемостью фонарного столба, который пытаются втащить по винтовой лестнице.

Фильм кончается трагично: оба героя погибают в стычке с реднеками¹. Но пусть это не остановит вас от знакомства с кинолентой: в те моменты, когда на экране все хорошо, светит солнце, играет музыка и режут моторы «Харлеев», его атмосфера захватывает.

Да, чопперы — не лучшее изобретение. Но, возможно, именно чудовищное неудобство и недюжинная опасность, с которыми сопряжена езда на них, — это как раз тот вызов, преодоление которого отличает байкеров, делающих выбор в пользу чопперов, от простых смертных, что предпочитают нормальные мотоциклы с предсказуемым поведением и рабочими тормозами. Если копнуть глубже, можно даже предположить, что это несознательная отсылка к тем временам, когда мотоциклы — все мотоциклы, не важно, подержанные или только сошедшие с конвейера, — были ненадежными, непредсказуемыми, опасными животными, толь-

¹ Англ. rednecks, букв. «красношее» — жаргонное название белых жителей сельской глубинки юга США, примерно соответствует русскому «деревенщина».





ко и норовившими сбросить ездоков на землю и затоптать их на смерть. Укротить такую бестию под силу только по-настоящему крутым ребятам. С этим не поспоришь.

«Каждое воскресенье» / On Any Sunday (1971)

После кислотно-гедонистического «Беспечного ездока» кто-то обязательно должен был в ответ снять фильм, в котором было бы показано, что, хотя некоторым особо бесстрашным ездокам под веществами достаточно мультяшных мотоциклов, чтобы получить свой кайф, на самом деле мотоциклистам доступен широкий спектр более утонченных удовольствий. Сами мотоциклы постепенно приобретали все более сдержанный и нейтральный облик, который способен был прийти по душе даже вашей маме — и их образ в кино должен был соответствовать этой реальности.

Спустя два года после приключений Хоппера и Фонды в «Беспечном ездоке» вышел еще один, совсем другой, но не менее выдающийся фильм о мотоциклах, и он стал лучшей в истории рекламной мотоциклов и мотокультуры. Если у вас есть мотоцикл, то, посмотрев этот фильм, вы возблагодарите Бога, что вам знакомо это лучшее из доступных человеку удовольствий — езда на мотоцикле. Если мотоцикла у вас нет, то, посмотрев этот фильм, вам захочется стать его обладателем. Этот фильм называется «Каждое воскресенье» (англ. On Any Sunday), и он стал для мотоспорта таким же знаковым, каким для серфинга стал снятый тем же Брюсом Брауном десятилетием ранее документальный фильм «Бесконечное лето».

«Каждое воскресенье» — документальная картина, рассказывающая о разных видах мотоспорта, практикуемых в Америке, — от мотокросса до шоссейных гонок и спидвея¹.

Главные роли исполнили выступавший за команду Harley-Davidson чемпион спидвея Мерт Лоувилл, мастер мотокросса Малколм Смит и актер Стив Маккуин. Маккуин уже был известен в среде авто- и мотогонок по фильму «Ле-Ман»² как неплохой автогонщик. Но с мотоциклами была совсем другая история. Маккуин являлся по-настоящему талантливым мотогонщиком; в 1964 году он даже выступал в составе команды США на Международном шестидневном триале³.

Итак, в фильме показаны все перечисленные выше виды мотогонок. Еще там можно увидеть шикарные кадры аварий на дерт-треке и интервью с суровыми парнями, которые выбирают этот вид мото-



Стив Маккуин стал известен благодаря роли автогонщика в фильме «Ле-Ман», и он действительно был неплох в автогонках — но в мотокроссе он был просто великолепен. На этом фото он запечатлен во время 800-километровой гонки в пустыне Мохаве в 1960 г.

¹ Англ. dirt track — гонки на мотоцикле по гаревому треку, ныне называемые спидвей, а до 1930-х — дерт-трек.

² Англ. Le Mans — вышедший в том же году художественный фильм о 24-часовой автомобильной гонке на выносливость, проходящей в окрестностях города Ле-Ман во Франции.

³ Англ. International Six Days Trial, с 1981 года International Six Days Enduro — Международные шестидневные эндуро, или «Шестидневка».

спорта. Один из них участвовал в гонках со сломанной стопой! Но лучший и самый запоминающийся момент всего фильма — сцена, где Маккуин, Лоувилл и Смит дурачатся на пляже на дерт-байках Husqvarna. Просто трое приятелей, которые гоняются друг за другом, падают, смеются, наслаждаются чувством настоящей, безотчетной свободы и животной эйфории, что способен подарить только мотоцикл. Эти пять минут лучше всего остального фильма передают радость движения на двух колесах. Они совершенны.

Без сомнения, по сравнению с кислотно-психоделичным «Беспечным ездоком» мотоциклы и мотоциклисты тут предстают совсем в ином свете; но, возможно, именно в этом состоит гениальность этой картины — она не пытается навязать мотоцикл всем подряд, преподнести его как нечто мейнстримовое. Да, здесь показаны яркость и глубина жизни мотоциклистов, их мастерство, упорство и мужество; фильм в значительной мере помогает развеять стереотип, что всякий мотоциклист — это либо потерявший связь с реальностью наркоман, либо одержимый жаждой крови насильник. При этом в фильме явно прослеживается посыл о том, что мотоциклисты — в некотором смысле всегда аутсайдеры: они хороши в том, что делают, но занятие это не для всех. Даже название фильма, такое, казалось бы, простое и незамысловатое, прямо говорит: «Каждое воскресенье можно увидеть, как эти ребята в компании единомышленников гоняют на мотоциклах в погоне за своей целью и острыми ощущениями — вам же всегда будет отведена лишь роль стороннего наблюдателя, подглядывающего за ними через забор, пока они веселятся на всю катушку».

Стив Маккуин поднимает свой эндуро-байк Husqvarna на дыбы.





ЯПОНСКИЕ МОТОЦИКЛЫ

Описанное ниже — выдуманная история, но мне нравится думать, что так все было на самом деле. И ведь вполне могло! Нет, ну правда, вдруг? В общем, я сделаю вид, что так и было.

Второе октября 1952 года. Грузный мужчина за массивным деревянным столом откидывается на спинку стула и пытается ослабить воротник туго застегнутой сорочки. Затем он — само собой — раскуривает сигарету без фильтра. Его шляпа-котелок венчает вешалку для пальто, стоящую возле входа в офис, откуда он вершит дела компании, производящей мотоциклы. Уточнение: британской компании, производящей мотоциклы. В 1952 году это показатель качества. Из сотен компаний, активных после Первой мировой войны, многие не выдержали послевоенного кризиса; другие не выдержали конкуренции внезапно ставших доступными семейных автомобилей вроде Morris Oxford и Austin Seven. Многие сменили профиль и перешли на производство моделей, пригодных лишь для фронта: во время Второй мировой войны экспортировать мотоциклы стало практически невозможно из-за постоянного риска, что груз силами немецких подлодок канет в морских пучинах — если, конечно, до этого фабрику не разбомбит немецкая авиация.

Так что можно предположить, что те немногие, кто остался на плаву в 1952-м и производил мощные и быстрые машины, имели в штате целенаправленных, приверженных бренду и движимых страстью профессионалов — инженеров и конструкторов, а управляли ими отважные и понимающие промышленники, сумевшие пронести пламя мотоиндустрии сквозь такие непростые для всех времена. Хочется верить, что так оно и было. Но, скорее всего, нет. По прошествии стольких лет трудно сказать наверняка, но, похоже, у руля остались самые неповоротливо-непробиваемые и самонадеянные, а не креативные и способные мыслить стратегически.

Но вернемся во второе октября 1952 года. На столе перед нашим отважным промышленником лежит номер журнала Motor Cycle. И похоже, именно он стал причиной взволнованного состояния нашего господина и вынудил его бороться с тугим воротником сорочки.

В матовом стекле двери появляется темный силуэт, и после уважительного стука в комнату заходит еще один человек.

— Вызывали, сэр?

Скромная скутеретта Honda Super Cub, чей потрепанный жизнью экземпляр мы видим на фото, является самым массовым из когда-либо выпущенных моторных средств передвижения. К 2014 году общий тираж составил 87 млн. экземпляров. Эта модель разошлась по всему миру и ознаменовала начало эры японских мотоциклов.

Honda Dream 50 — современная версия одноцилиндровой гоночной модели CR110 1962 года с двигателем объемом 50 см³. Более новая модель была выпущена лимитированной серией в 1997 году по случаю пятидесятилетнего юбилея компании. Пятьдесят лет производства инновационных и до мелочей продуманных мотоциклов. Эта модель — настоящее сокровище.



Он выглядит моложе и тоньше мужчины по ту сторону стола, чьи воспаленные глаза и красный нос свидетельствуют о его близкой дружбе с портвейном.

— Дженкинс, в Motor Cycle пишут, что японцы начали делать мотоциклы! Как это понимать?

В номере Motor Cycle от 2 октября 1952 года действительно полстраницы было посвящено статье о нескольких новых японских мотоциклах. Этот коротенький материал с трудом можно назвать предвестником рока. Бегло пробежав статью, мы узнаем, что две из четырех упоминаемых в статье моделей сошли с конвейера компании Fuji, входящей в состав той же технической группы, что и Mitsubishi. Последнее имя было хорошо знакомо читателям и авторам Motor Cycle и нашим двум озадаченным промышленникам: Mitsubishi были разработчиками «Зеро», или Mitsubishi A6M Zero — одного из самых знаменитых истребителей, участвовавших во Второй мировой, — и еще нескольких военных самолетов. Байки Fuji, представленные в статье, — это S-52 Rabbit (англ. «Кролик»), базовый мотороллер с четырехтактным двигателем с боковым расположением клапанов объемом 147 см³, который выглядел так, как будто был создан быть сброшенным с парашютом на голову врагу, и Central Silver Pigeon (англ. дословно «Серебряный голубь центральный»), тоже мотороллер, с точно таким же двигателем и таким же нелепым дизайном, зато с более утонченным именем.

Еще одна из двух оставшихся моделей, упомянутых в статье, — веломотор под названием Cub (англ. «Щенок»). Веломоторы существовали параллельно с мотоциклами с момента их появления и представляли собой велосипеды с установленным на заднее колесо моторчиком — чаще всего не очень мощным. Они также имели педали и цепь, чтобы в случае чего, например, облегчить всаднику подъем в гору. Наконец, последняя упоминаемая модель называлась Dream (англ. «Мечта») и из всех четырех «японцев» больше всего была похожа на нормальный мотоцикл. Ее отличали одноцилиндровый 150-кубовый двигатель с верхним расположением клапанов и сиденье на пружинах — последнее объяснялось отсутствием задней подвески. Внешний вид этого мотоцикла напоминал о довоенных временах, да и двухскоростная коробка передач в 1952 году уже не была чем-то выдающимся. Итак, «Кролик», «Серебряный голубь», «Щенок» и «Мечта». На Четырех всадников апокалипсиса они явно не тянули. По крайней мере, так думали Дженкинс и его босс, со снисходительной ухмылкой листая журнал. Им совершенно не верилось, что Central Silver Pigeon или Dream смогут потеснить на пьедестале почета британские модели — Gold Star, Dominator, Venom, — ежедневно в огромных количествах производящиеся на мощностях их завода и заводов их многочисленных соотечественников.

В статье Motor Cycle говорилось, что разработчик моделей Cub и Dream компания Hounda позиционирует себя как одного из ли-



дерев японской мотоиндустрии. Очевидная ошибка в написании названия — правильно, конечно же, Honda, а не Hounda — вероятно, свидетельствует о том, насколько серьезно сама редакция журнала относилась к этой новости и к японским мотопроизводителям в целом. И это была не опечатка машинистки: неправильное написание повторяется на протяжении всей статьи и в подписях к фотографиям.

— Не имею представления, сэр. Только подумать: японцы, делающие мотоциклы? Это просто смешно. Только представьте, как, должно быть, нелепо себя чувствуешь верхом на этом «Щенке»!

— Вот именно. Или на «Серебряном голубе-шмолубе». Какая глупость!

— Совершенная нелепица. Но нам следует быть начеку — на случай, если японская «Мечта» вдруг захватит наше телевидение.

— Вы совершенно правы. А представьте, не успеем оглянуться — а эти япошки и телевизоры начнут штамповать, ха-ха!

— Налить вам виски?

— С содовой, пожалуйста. Премного благодарен. Выпьете со мной, Дженкинс? Если, конечно, не хотите подождать, пока появится японский виски...

Свой первый мотоцикл Yamaha скопировала с немецкого DKW RT 125. Копия, впрочем, во многом превосходила оригинал и могла, в частности, похвастаться четырехскоростной коробкой передач вместо оригинальной трехскоростной. В 1955 году, когда их «первенец» YA-1 сошел с конвейера, никто и не предполагал, какое будущее ожидает «Ямаху».





Они смеялись, эти повелители британской мотопромышленности, всю потешались над первыми несмелыми шагами зарождающейся японской мотоиндустрии. Позволю себе процитировать ту высокую даму в красивом платье из фильма с сюжетом, где главный герой встретил героиню, когда решил снять проститутку: «Большая ошибка. Очень, очень большая ошибка»¹.

Японцы были известны тем, что копируют других. Когда речь шла о производстве, они зачастую игнорировали Правила, которые так много значили для их британских коллег по индустрии. Первый автомобиль марки Datsun был полностью скопирован с британского Austin 7, только вот спросить на это разрешение они забыли. Но очень скоро стала очевидной еще одна тенденция: они не просто копировали, они улучшали, совершенствовали скопированное и налаживали массовое — **ОЧЕНЬ** массовое — производство. Что ж, такой подход здорово экономил время.

Но тем, кто заправлял мотопромом Британии, это было невдомек. Многие из тех, кто оказался у руля после войны, представляли собой старичье, сидевшее на тех же местах и до войны. Большинству из них даже не были интересны мотоциклы. И когда молодежь стала носить кожаные куртки с белыми шарфами и слушать какой-то «рок-н-ролл», они предпочли отсиживаться в своих джентльменских клубах, не замечая никакой связи новых веяний с тем, что они производили на своих старых фабриках по стремительно устаревающим технологиям, — мотоциклами.

Уже скоро ситуации было суждено кардинально поменяться, но пока, в 1950-х, им было не о чем волноваться: продажи стремительно росли. Британские легкие и шустрые мотоциклы пользовались спросом в Америке, где можно было найти только тяжелые оставшиеся со времен войны «Харлеи» и «Индианы». На мировых гоночных трассах британские моторы тоже занимали лидирующие позиции. Все было хорошо.

И престарелые лидеры вчерашнего мира сидели в своих больших офисах, безмятежно курили сигары и пребывали в счастливой уверенности, что так будет всегда. О-хо-хо. Я снова слышу эти слова: «Большая ошибка. Очень, очень большая ошибка».

¹ Имеется в виду фильм «Красотка» с Джулией Робертс и Ричардом Гиром в главных ролях, сцена шопинга героини.

Первый мотоцикл «Ямахи» — YA-1.
Почти как «немец» DKW, только лучше.



HONDA НА ГОНКАХ ТТ

В марте 1954 года Соитиро Хонда, руководитель и создатель компании Honda Motor Co., написал два письма. В обоих письмах он писал о своем намерении представить свои мотоциклы на ставших к тому времени легендарными гонках ТТ на острове Мэн и вывести свою молодую компанию на международный моторынок. В своем письме к подчиненным он не поскупился на пафос:

«Я обращаюсь ко всем сотрудникам Honda Motor Co.! Призываю вас объединить усилия, чтобы вместе достичь нашей общей цели и прийти к победе. Будущее Honda Motor Co. — наше будущее — зависит от этого, и именно на ваши плечи ложится это бремя. Я хочу, чтобы вы бросили все свои силы, направили весь свой энтузиазм на реализацию этой задачи; презрев трудности, шаг за шагом двигались к цели, которая должна стать вашей путеводной звездой; трудились с максимальным тщанием и рвением, будь то исследовательская или практическая работа. Успехи компании Honda Motor Co. напрямую зависят от вашего персонального роста, и именно ваш рост — залог великого будущего Honda Motor Co.».

При этом он не забыл упомянуть и более приземленные вещи — например, ниже речь идет о поддержании порядка в офисе и в отношениях с инвесторами:

«Скрупулезная осторожность, которая требуется при затягивании одного винтика, и обязательство не тратить впустую даже один лист бумаги: следуйте этим принципам, и вместе мы построим великое будущее для Honda Motor Co. К счастью, в работе нам щедро помогают наши подрядчики, наши агенты и наши банки».

Второе письмо было адресовано всему миру, а точнее, всем производителям и покупателям мотоциклов. В нем мистер Хонда заявляет о своем намерении представить компанию Honda на престижных гонках ТТ на острове Мэн:

«Теперь, когда мы оснащены производственной системой, в которой я абсолютно уверен, пришло время возможностей. Я принял твердое решение в следующем году участвовать в гонках ТТ.

Соитиро Хонда, гений, которого можно смело считать создателем современного мотоцикла, во главе колонны своих сотрудников на фирменных мотоциклах. 1967 год. Мистер Хонда дожил до 1991 года, умерев в возрасте 84 лет.

Никогда прежде в этой гонке не участвовал японец на мотоцикле, сделанном в Японии. Само собой разумеется, что имя победителя этой гонки станет известно всему миру, но та же судьба ждет и любое транспортное средство, которое успешно пройдет трассу. Очевидно, что слава о таком достижении обеспечит определенный рост экспорта, и поэтому каждый крупный производитель в Германии, Англии, Италии и Франции вкладывает максимум усилий в подготовку к этим соревнованиям. Для гонок острова Мэн я изготовлю 250-кубовый гоночный мотоцикл среднего класса и, как представитель Honda Motor Co., продемонстрирую его всему миру. Я уверен, что он сможет развивать скорость свыше 180 км/ч».



Гонки ТТ 1961 года в малокубатурном классе. Майк Хэйлвуд на 125-кубовой «Хонде».

Маловероятно, что эти слова, как бы значительно они ни звучали сегодня, по прошествии десятилетий, вызвали хоть сколь-нибудь значительный интерес мотолюбителей в мире. Возможно, копия письма поступила в редакцию The Motor Cycle.

«Опять эти японцы из “Хонды”. На этот раз они грозятся выступить на ТТ». Среди британских мотопроизводителей это письмо тоже вряд ли вызвало ажиотаж. Honda выпускала маленькие легкие мотоциклы, тогда как британские гиганты — Norton, BSA и AJS — выставляли на гонки 350- и 500-кубовых здоровяков. Это европейцы любили выступать в классе малокубатурных машин с двигателями 125 см³ и 250 см³ — вот пусть они и переживают из-за наступающих на пятки японцев. Вот только европейцы, скорее всего, тоже не приняли слова Хонды всерьез.

Соитиро Хонда рассчитывал принять участие в гонках ТТ вскоре после публикации этих писем, но его расчет оказался слишком оптимистичным. Команда «Хонды» доехала до острова Мэн лишь в 1959 году. Завсегдатаи гонок не знали, чего ожидать от японцев. Сюрпризы начались с того, что те заявили на остров со своим врачом и поваром. Сегодня это привычное дело, что команды имеют своих диетологов, физиотерапевтов, астрологов и специалистов самого разного профиля, но в конце пятидесятых притащить с собой повара было неслыханным делом. Японцы и о продуктах позаботились: на кораблях, везущих мотоциклы, ехали рис и бобовая паста. К их огромному разочарованию, за время долгого морского пути мотоциклы успели заржаветь, а продукты — заплесневеть.

Команда «Хонды» — четыре японца и американец Билл Хант, работавший на «Хонду» в Штатах, — заперлась в отеле в Онкане¹, где их буквально каждый день пичкали мясом. Для участия в гонках японцы привезли только двухцилиндровые 125-кубовые мотоциклы моделей RC141 и RC142. Последняя представляла собой улучшенную версию первой с четырехклапанным двигателем. По-

¹ Второе по величине поселение на о. Мэн после столицы — г. Дугласа.

мимо гоночных моделей, они взяли с собой несколько серийных Benly C92, которые пилоты использовали для знакомства с трассой. Вот как описывает впечатления тех дней пилот Тейсуке Такака:

«Я проехал трассу несколько раз, но она была такая сложная, что я был близок к панике. Иногда я останавливался отдохнуть, и меня обступали местные с вопросами: “Ты из Японии? А мотоцикл твой откуда?” Мои слова, что это “Хонда” и сделан он в Японии, приводили их в изумление — они и не представляли, что у нас умеют делать мотоциклы».

Их, наверное, ставило в тупик, почему эти маленькие мотоциклики не вибрируют и не перемазаны в масле.

На ТТ перед командой «Хонды» стояли без преувеличения наполеоновские планы. Пилоты были незнакомы с трассой, им приходилось питаться незнакомой едой, а только сошедшие с конвейера мотоциклы были толком не объезжены. Поэтому неудивительно, что призовые места в классе 125-кубовых двигателей в тот год достались европейским пилотам на европейских машинах, из которых первой стала итальянская MV Agusta. Пилоты «Хонды» пришли шестым, седьмым, восьмым и одиннадцатым, а Билл Хант не смог финишировать из-за падения. Тем не менее это был очень неплохой результат, и теперь над «япошками» посмеивались только самые наивные и недалёковидные. Ветераны гонок Билл Смит и Томми Робб сразу разглядели потенциал «Хонды» и предусмотрительно наведались в гости в Онканскую гостиницу, чтобы представиться.

Уже в 1961-м «Хонда» усилиями легендарного гонщика Майка Хэйлвуда завоевывает полное превосходство в классах 125 и 250 см³. Причем в большем классе Хэйлвуд проходил трассу на четырех цилиндрах — это было что-то новенькое. И у «Хонды» в запасе было еще много сюрпризов. В 1964 году они выпустили мотоцикл с 250-кубовым шестицилиндровым двигателем, а в 1965 году — 125-кубовый гоночный мотоцикл под названием RC148, у которого был уже пятицилиндровый двигатель, способный набрать больше 20 000 оборотов. На чемпионате ТТ 1966 года Хэйлвуд представлял «Хонду» на 500-кубовом моторе. Это, знаете, уже не шуточки. Одно дело — понаставить на свои маленькие мотоциклики многоцилиндровые моторы, но мощные 500-кубовики — это вотчина европейцев. Естественно, «Хонда» одержала победу в крупнокубатурном классе, закрепив этот успех и на следующий год. Не заметить взлет «Хонды» было под силу только совсем уж недалёковидным наблюдателям. И владельцам британских мотоциклетных компаний.

Великий Майк Хэйлвуд, а в каждой руке у него по трофею ТТ — за победу в классах 125 см³ и 250 см³ в 1961 году. Он выиграл и в классе 500 см³, но рук на награду уже не хватило. Майк по прозвищу Байк одержал для «Хонды» еще не одну победу как в ТТ, так и в Гран-при¹ — вплоть до 1967 года, когда компания перестала участвовать в гонках.

¹ Чемпионат мира по шоссейно-кольцевым мотогонкам Гран-при — главное международное соревнование по шоссейно-кольцевым мотогонкам на гоночных мотоциклах. Проводится с 1949 года в разных странах мира.





Оригинальный Suzuki GSX-R750 1985 года. Он считается отцом современных superbайков. Он начал побеждать в гонках буквально с первого дня существования. Так родилась легенда «Джиксера».

SUZUKI

Гіххег. Я хочу, чтобы вы произнесли это вслух, даже если вы сейчас в вагоне метро и на вас уставился пассажир напротив.

А теперь посмотрим. Если вы произнесли это слово со звонким «дж» вначале и по коже у вас при этом побежали мурашки — вы настоящий байкер. А если первый звук у вас вышел как в словах «газон», «гипноз» или «гиблый» — дело и правда гиблое: вы не байкер. Но вы молодец, раз продвинулись так далеко в книге, посвященной чему-то, что вам явно чуждо. Продолжайте в том же духе, ведь знание — сила!

Мотоциклы Suzuki серии GSX-R среди заядлых мотоциклистов известны как «джиксеры» — мягкое «дж», мурашки, ну вы теперь знаете. Само собой, у меня такой есть — ранняя 11-я модель с двигателем объемом 1100 см³. Это один из последних мощных японских супербайков, сделанных по принципу «чем больше, тем лучше», — потом появились законы об ограничении мощности мотоциклов и штрафы за их нарушение, и популярность, и продажи подобных моделей резко пошли на спад. Этот Гіххег у меня не первый и не второй, но, думаю, с ним я так просто не расстанусь. Он особенный.

Свою первую модель GSX-R с объемом двигателя 750 кубов Suzuki выпустили в 1985 году. Она считается первым современным супербайком. Гіххег немедленно пришел к успеху в гонках: сначала на острове Мэн, а потом и по всему миру. Он выиграл ТТ, едва сойдя с конвейера, но путь компании к гоночной славе был по-настоящему долгим и тернистым.

Не думаю, что, основывая компанию Suzuki в 1909 году, двадцатидвухлетний Митио Судзуки предполагал, что однажды создаст что-то похожее на Гіххег. На самом деле он бы удивился, узнав, что его компания вообще будет производить мотоциклы. Начинал он с направления, актуального для масштабной шелковой промышленности Японии — производства ткацких станков. В 1929 году ему удалось разработать новую модель станка, которая с большим успехом продавалась во всем мире. Но вместо того чтобы спокойно считать деньги, мистер Судзуки решил, что стоит подумать и о других направлениях производства — на случай, если на рынке ткацких станков что-то пойдет не так.

И он занялся конструированием автомобилей. Suzuki успели создать несколько пилотных моделей, но тут гря-

Ну а если GSX-R750 для вас был недостаточно быстрым, у Suzuki был ответ: в 1986 году они выпустили GSX-R1100. Он был тяжелее 750-го, зато имел целых 130 лошадей эффективной мощности. По сегодняшним меркам это немного, но 30 лет назад это был прорыв.





Успехи Suzuki на гоночном поприще начались с 50-кубовых мотоциклов — таких же, как эти малыши, несущиеся по безымянному треку начала 60-х. В них было минимум мощности и максимум передач, и они идеально подходили для ездовиков небольшого роста. То есть для меня.

нула Вторая мировая, и всем стало не до новинок. После войны Судзуки вернулся к производству станков. Это продолжалось до тех пор, пока в 1951 году не разразился мировой кризис. Как мы помним, мистер Судзуки предвидел нечто подобное. И вот пришло время вернуться к плану «Б». Только на этот раз Судзуки решил не сосредотачиваться на машинах, а последовал примеру «Хонды» и создал компактный 36-кубовый двухтактный двигатель, устанавливаемый на велосипед. Выпущенная в 1952 году машина получила название Power Free (англ. дословно — «лишенный мощности»), которое, впрочем, вполне соответствовало характеристикам.

Также по примеру Хонды Судзуки решил испытать результат на гонках ТТ, и в 1960 году несколько японских пилотов на 125-кубовых мотоциклах прибыли на остров Мэн. Результат нельзя назвать катастрофичным, но пилоты Suzuki финишировали далеко не первыми и никому особо не запомнились. На следующий год результаты были лучше, но ненамного. И вот в 1962 году Suzuki наконец выиграли свои первые ТТ. Но до огнедышащего «Джиксера» еще очень далеко: в то время появился класс моторов с объемом 50 см³, и победу в ТТ компании обеспечил пилот по имени Эрнст Дегнер на крошечном 50-кубовом мотоцикле. И мотоцикл, и пилот в дальнейшем сыграют важную роль в формировании будущего компании Suzuki. Множество судеб, обстоятельств и событий мирового масштаба смешались и вылились в то, что Suzuki в конечном итоге приобрели мировую славу родителя мотоимен, упоминание которых способно заставить прослезиться любого прожженного байкера. Ко мне это, конечно, не относится: плачут только слабаки, а я как-никак владелец «Джиксера».

Эрнст Дегнер, пилот, выигравший ТТ на мотоцикле Suzuki, раньше был инженером, работавшим и выступавшим за немецкого мотопроизводителя MZ. За конструирование гоночных моторов в MZ отвечал Уолтер Кааден, стоявший у истоков создания высокопроизводительных двухтактных гоночных двигателей. Дегнер, работавший в MZ с 1956 года, успел подсмотреть множество полезных хитростей, заглядывая Каадену через плечо.

В августе 1961 года Германия оказалась разделена на две части Берлинской стеной. Дегнер не планировал прозябать в Восточной Германии и задумал план, как перебраться на Запад. Несколько недель спустя, пока сам Дегнер на своем MZ 125 участвовал в Гран-при в Швеции, его семья бежала из Восточной Германии. Дегнер занимал лидирующую позицию в мировом рейтинге в классе 125-кубовых моторов и имел все шансы на выигрыш. К сожалению, в самом начале гонки его мотоцикл дал сбой. Но Эрнста, думаю, это не сильно расстроило: у него были дела поважнее. Он буквально перепрыгнул со своего мотоцикла за руль «Вартбурга»¹,

¹ Wartburg — популярная марка восточногерманских легковых автомобилей, выпускалась с 1955 по 1991 год.

на пароме перебрался из Швеции в Европу и наконец встретился со своей семьей на границе Франции и Западной Германии.

Дегнер был не только талантливым гонщиком, он еще и владел множеством полезнейших знаний и секретов, усвоенных за время работы с Кааденом в MZ. Поэтому неудивительно, что очень скоро он получил предложение от Suzuki, подписал с ними контракт и отправился в Японию, где в городе Хамамацу в течение зимы занимался разработкой 50- и 125-кубовых гоночных двигателей. Неплохая вышла халтурка: в 1962 году, как мы знаем, Дегнер на крошечном 50-кубовом RM62 принес Suzuki первое мировое лидерство.

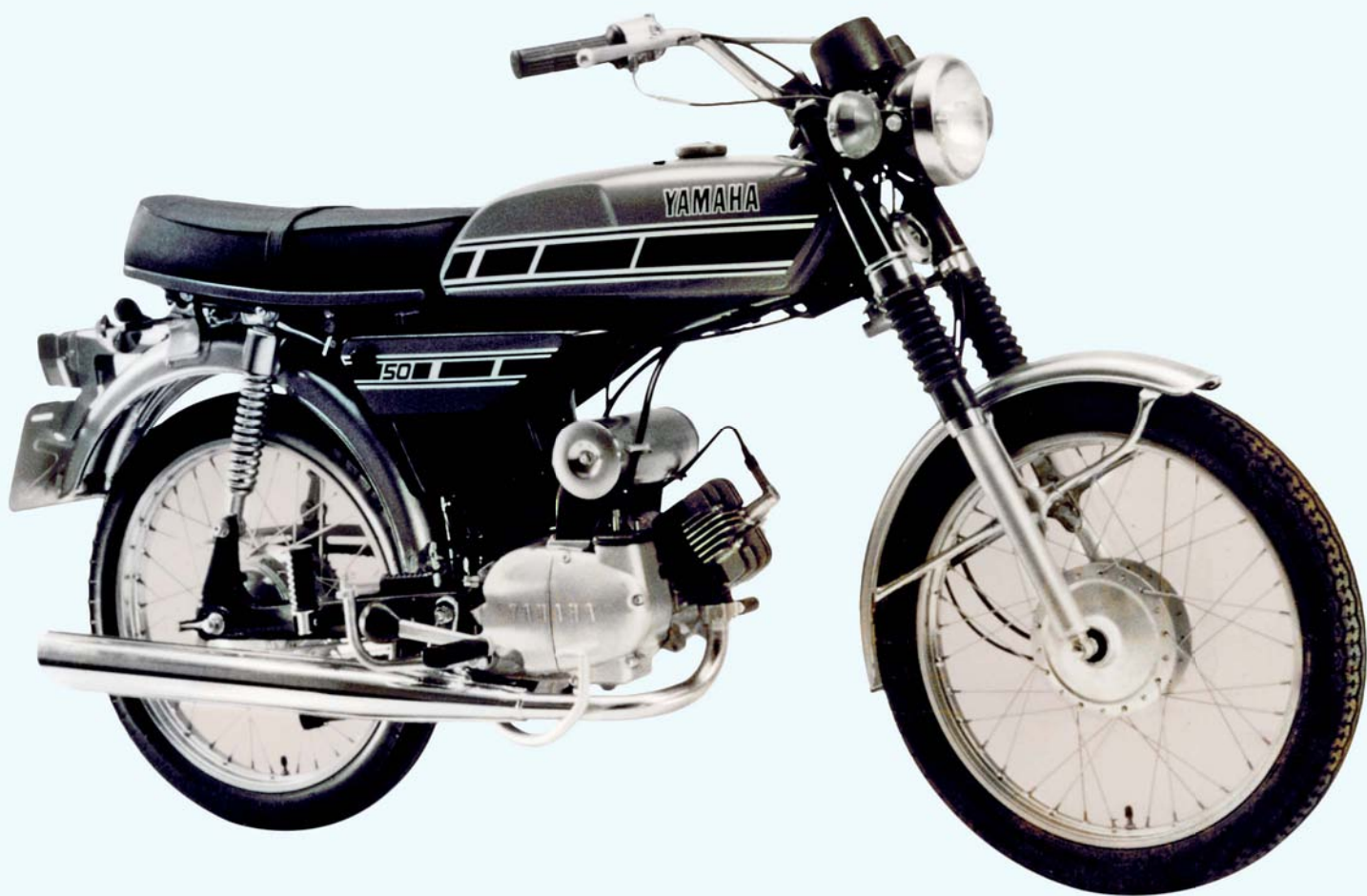
На протяжении десятилетия Suzuki продолжали участвовать в различных гонках с двухтактными моторами — но уже не все они были крошечными. В 1971 году они работали над моделью GT750. Ее трехцилиндровый двухтактный двигатель водяного охлаждения был больше похож на гоночный, но по характеру мотоцикл скорее напоминал спокойный туристический байк. При езде он издавал невероятный шум, потреблял огромное количество топлива и страшно дымил. В Великобритании он стал известен под прозвищем «Чайник» — из-за водяного охлаждения вечно раскаленного двигателя, — а в Штатах его окрестили «Водяным буйволом», потому что он был здоровый, ну и в его работе была задействована вода.

На протяжении многих лет Suzuki концентрировались на совершенствовании двухтактных моторов, не отвлекаясь на четырехтактные, лишь в 1976 году выпустив четырехтактный GS750. Хотя однажды в 1974 году они все же отклонились с выбранного пути и в модели RE5 решили использовать роторный двигатель Ванкеля. Конструкция получилась очень сложная; предполагаю, что они потратили на разработку больше средств, чем потом отбили продажами. Что же касается модели GS750 1976 года, они продолжили ее развивать и совершенствовать. Было выпущено еще несколько моделей с четырехтактным двигателем, и вот, наконец, в 1985 году миру был явлен первый Gixxer. У мотоциклистов по всему миру появился новый кумир.

Удивительно, но сам Митио Судзуки дожил до премьер обеих моделей — и GT750, и нового GS750. Основатель Suzuki умер в 1982 году в почтенном возрасте 95 лет, и лично я очень надеюсь, что он покинул этот мир довольным своей работой. Я им очень доволен.

Suzuki позже других начали делать большие четырехтактные машины, но зато когда начали, первая же модель — выпущенный в 1976 году GS750 — громко заявила о себе. Элегантный дизайн, обтекаемые формы и удобство управления — GS мгновенно стал хитом.





Без сомнения, Yamaha FS1-E был самым выдающимся мотоциклом 70-х. Технически это был мопед, но выглядел он как настоящий мотоцикл. Он породил целое поколение байкеров. В юности мне не довелось на нем поехать, но сейчас у меня есть такой.

YAMAHA

Всего одно слово: Fizzie. На любого британца, чьи подростковые годы пришлись на 70-е и начало 80-х, оно действует магическим образом. Всем остальным, выросшим не в то время и не в том месте, не понять, почему для нас это нехитрое словечко несет в себе такую мощь и значимость. Каждый из нас вожделел, покупал, разбивал, чинил, снова разбивал и снова чинил его — маленький мопед, который мы любовно окрестили «Физзи»¹. Yamaha FS1-E — таково было его официальное название, у нас было для него свое имя. В одном мы и Yamaha были согласны — эта модель стала одним из самых важных изобретений в истории мотоциклов. Благодаря ему целое поколение подростков получило шанс вступить во взрослый мир настоящих мотоциклов, вместо того чтобы только мечтать об этом, сидя на заднем сиденье родительской машины. Сегодня ты приматываешь к перу велосипеда картонку, чтобы при езде имитировать звук мотора, а завтра у тебя в руках уже настоящий мотоцикл! Fizzie позволял почувствовать свободу, всеиле и принадлежность к миру взрослых — головокружительный опыт для шестнадцатилетнего подростка. Еще он заставлял нас врать напрапалую, но об этом чуть позже.

Технически Fizzie был мопедом. Но не таким мопедом, на которых французы по утрам ездят в буланжерию за круассанами. Конструкторам «Ямахи» хватило здравого смысла и дальновидности, чтобы сделать 50-кубовое чудо техники максимально похожим на настоящий мотоцикл, а главное, они очень хитро поступили с педалями. По закону мопед должен был иметь педали, как у велосипеда. Педали «Физзи» складывались и превращались в упор для ног. Ничто не напоминало о том, что это педали. Если у кого-то возникали вопросы, всегда можно было объяснить, что в случае необходимости платформа для ног трансформируется в педали. Другое дело, что педалировать «Физзи» на самом деле было ужасно неудобно, и в случае поломки мы предпочитали изобразить аварию, бросив мопед на обочине и забравшись в близлежащие кусты в ожидании помощи, нежели из последних сил крутить непослушные педали мопеда на глазах у всей улицы.

¹ От англ. fizzy — шипучий. Слово fizzie получится, если прочитать слитно название модели — FS1-E.

Да, традиционный фиолетовый окрас «Физзи» официально называется именно так: «лиловый леденец» (англ. Popsicle Purple). Прелесть, правда? Да и сам цвет классный, а в то время он был просто на пике популярности.



Теоретически FS1-E умел разгоняться до 80 км/ч, но каждый считал своим долгом приврать о скоростных рекордах своих «Физзи». В Северном Йоркшире, где я вырос, в каждой деревне был мальчишка, который хвастался, что однажды ему удалось разогнать свой «полтинник» до 110 км/ч на пологой дороге и чуть ли не до 120 км/ч на спуске. Конечно, это все сказки — но нам очень хотелось в них верить. Если этому тощему пареньку с фермы удалось развить такую скорость, за которую даже взрослых штрафуют, то у меня тоже получится — надо только разобраться, что за трюки он провернул с механизмом, и повторить их. Стоило кому-то одному похвастаться успехами в преодолении скоростных лимитов мопеда, и обязательно находился очередной доморощенный инженер, разбирал двигатель на винтики и устраивал импровизированную тюнинг-мастерскую. На самом-то деле механизм «Физзи» был не сложнее шариковой ручки, а разобрать его было даже проще. Но сделав это, можно было рассмотреть все его «внутренние органы», прикоснуться своими собственными руками к тому, что делало чудо движения реальностью.

Открыть крышку двигателя Fizzie взятым в отцовском гараже гаечным ключом — это было все равно что вскрыть грудную клетку пациента, чье спасение тебе доверили. Эта любительская хирургия дарила ни с чем не сравнимые ощущения. Сам мопед после такого вмешательства, как правило, ехал еще медленнее, чем раньше, и ломался, не успев доехать до ближайшей забегаловки. И это означало, что впереди ждал еще один длинный день, проведенный в компании приятеля на бетонном полу гаража среди кучи инструментов и чашек чая. Вы будете медленно вертеть в руках карданный вал, хищно блестящий смазкой, и пытаться осознать, как вышло,

что вас, прыщавых подростков, допустили в этот волшебный мир скорости, независимости и ответственности. У меня и сейчас есть Fizzie: купил его в приступе ностальгии. Он по-прежнему выглядит круто и по-прежнему отзывается в моем сердце зовом о юношеском протесте и поиске своего пути, а пронзительный рев этого маленького, но непокорного зверя по-прежнему вызывает у меня восторг. Но на 80 км/ч он уже не способен. Да и езжу я на нем нечасто — боюсь схватить приступ ностальгических прыщей.

Компания Yamaha была основана в 1887 году японцем Торакусу Ямахой. Если вы думаете, что мистер Ямаха немедленно присоединился к пионерам мотопрома, — вы ошибаетесь. По причинам, понятным только ему самому, он сделал выбор в пользу производств фортепиано и фисгармоний. Лишь в 1954 году в «Ямахе» одумались и, вооруженные накопленными за время войны знаниями и опытом, приняли решение производить что-то действительно стоящее: мотоциклы. Первым мотоциклом, сошедшим с конвейера «Ямахи», стал YA-1. Это была копия немецкого DKW RT125, но пусть вас это не смущает: ворую идеи, всегда можно ска-



Сделаем вид, что на этом плакате родом из 60-х речь идет о двухцилиндровом двухтактном мотоцикле на переднем плане¹.

¹ Заголовок плаката гласит: англ. Meet the EXCITERS — «Они вас заведут!».

зять, что вы просто вдохновлялись чужим примером. BSA, например, «вдохновлялись» тем же RT125 при создании модели Bantam, а Harley-Davidson на его основе создали свой Hummer. Таков порядок вещей, так что не стоит придавать этому слишком большое значение.

Yamaha не стала сразу разворачивать широкое производство, как это было заведено у других японских компаний — в первый год она производила только 125-кубовые YA-1. Но идея с мотоциклами пришлась им по душе, и в 1955 году было основано подразделение, отвечающее за мототехнику: Yamaha Motor Company. Чтобы отдать дань истории компании, связанной с классической музыкой, на логотип нового подразделения поместили три перекрещенных камертона. Логотип с тех пор не менялся, так что у вас есть шанс козырнуть этим историческим фактом перед вашими друзьями-мотоциклистами. Они, скорее всего, будут так поражены глубиной ваших познаний, что из уважения повернутся к вам спиной и продолжат разговор с кем-то еще.

Итак, «Ямаха» создала мотоцикл. К тому моменту последовательность действий была уже отработана: следующий шаг — участие в гонках. И вот в июле 1955 года три «Красные стрекозы», как впоследствии прозвали эту модель, приняли участие в гонке у подножия горы Фудзи. Заезд прошел для «Ямахи» успешно: все три мотоцикла лидировали на трассе. Затем один из них сошел с дистанции, но оставшиеся два заняли призовые места. Эта победа невероятно вдохновила создателей, и на протяжении всего десятилетия мотоциклы «Ямахи» участвовали во множестве гонок на территории Японии. На счету компании было столько побед, что очень скоро Yamaha стала известна не только как производитель очень хороших пианино (которые хоть и красивые, но всего лишь пианино), но и как производитель мотоциклов, побеждающих в гонках.



Покупаете Yamaha RD250, тюнингуете двигатель, ставите обтекатели, вешаете порядковый номер — и вперед, за победой! Можете взять пример с Дага Рэнделла¹: в 1976 году он участвовал в гонках TT в классе серийных мотоциклов и пришел восьмым. Вряд ли он сильно потратился, готовя мотоцикл к этой гонке.

¹ Пилот «Ямахи», выступавший в различных классах на гонках TT на о. Мэн.



Немного наличных, надежный фургон и Yamaha TZ вроде этого на фото — вот и все, что было нужно, чтобы принять участие в любых гонках, хоть в Гран-при. На серийных Yamaha TZ держались все любительские гонки 70-х и 80-х.

А потом, когда пятидесятые закончились и начались шестидесятые, кое-что пошло не по плану. «Хонде» со своими гоночными версиями дорожных моделей не удавалось добиться серьезного успеха на автодромах, и в 1959 году они решили сменить вектор и сосредоточиться на конструировании специализированных гоночных мотоциклов, которые должны были стать лучшими в своем роде. И они отнеслись к этому со всей серьезностью. За следующие несколько лет Honda явила свету множество гоночных мотоциклов самых разных видов, которые буквально взрывали гоночные трассы по всему миру. Yamaha была вынуждена взяться за разработку собственного чистокровного спортбайка. Honda делала четырехтактные спортбайки, Yamaha же сосредоточилась на двухтактных (свой первый четырехтактный двигатель «Ямаха» создала только в семидесятых).

Немного позже мы более подробно поговорим о разнице между двух- и четырехтактными двигателями: это отдельная и весьма щепетильная тема, порождающая почти религиозные разногласия, и в ней стоит разобраться более подробно. Пока лишь скажу, что форсированные двухтактные двигатели, особенно ранние образцы, имели тенденцию «ловить клина». Если вы не знакомы с этим термином, смысл его, согласитесь, не вполне очевиден. И все-таки есть в нем что-то недоброе, не предвещающее ничего хорошего. Интуиция подсказывает, что «словить» можно оплеуху или простуду, да и с клином ничего хорошего не вырисовывается. Если вы так подумали, чутье вас не подвело. Суть проблемы в следующем: находящийся внутри цилиндра поршень, это сердце двигателя, стремительным неустанным вращением приводящее в движение мотоцикл, может намертво заклинить. И последствия у этой поломки посерьезнее необходимости ждать такси посреди трассы. Когда это происходит, вы с неотвратимой неизбежностью понимаете: в тот

самый момент, когда поршень решил прекратить свое ритмичное движение вверх-вниз, заднее колесо столь же решительно перестало крутиться. Конечно, если вы в прошлом летчик-истребитель, есть небольшой шанс, что вы успеете правильно среагировать: выжать сцепление. Но вероятность этого стремится к нулю. Вместо этого вы очень быстро покинете седло вашего мотоцикла и отправитесь в непродолжительный полет, за время которого, впрочем, вполне успеете про себя отметить, какими маленькими кажутся люди с высоты, а может, даже разглядите свой дом; после чего ваша голова состыкуется с деревом, забором или иным твердым придорожным объектом, которые имеют свойство окружать места потенциальных крушений и чье основное предназначение — калечить владельцев мотоциклов с двухтактными двигателями, в первый и, скорее всего, последний раз «словивших клина». Поэтому владельцы гоночных мотоциклов с двухтактными двигателями в то время имели привычку держать руку на рычаге сцепления. С тем же успехом можно надеяться, что медальон со Святым Христофором¹ в нагрудном кармане гимнастерки спасет солдата от пули.

Занявшись производством специализированных гоночных мотоциклов, Yamaha одновременно продолжала работу над моделями для непрофессиональных гонщиков, в основе которых были шоссейные модели. На протяжении 60-х и 70-х гоночные трассы мира были переполнены пилотами на «Ямахах», которые не очень-то отличались от мотоциклов, стоящих на зрительских парковках подобных мероприятий. Наиболее известными среди таких моторов стали мотоциклы серии TZ. В то время был довольно популярен такой сценарий: покупаешь TZ250 или 350, старый фургон и отправляешься колесить по Европе. Там участвуешь в заездах, соревнуясь с ведущими гонщиками, и получаешь деньги за участие, а если повезет, и кое-какие призовые. Ну а дороги в 70-е были заполнены мотоциклистами на «Ямахах» серии RD с 250-, 350- и 400-кубовыми двухцилиндровыми двухтактными двигателями с воздушным охлаждением, которые просто не знали, куда направить весь потенциал своих моторов.

И в 1980 году «Ямаха» выкатила байк RD350LC. Эффект был как от разорвавшейся гранаты. Если не считать передней фары и номерного знака, он выглядел, как TZ, и имел такой же двигатель с воздушным охлаждением. Это был быстрый и надежный байк, и гораздо более управляемый, чем пресловутый Kawasaki 900. За обоими его вариантами — на 250 и 350 кубов — стояла очередь. Сегодня LC (достаточно назвать эти две буквы, и собеседник «в теме» поймет, о чем вы) стал классикой и объектом охоты коллекционеров. Это определенно самая известная модель «Ямахи» — но не самая значимая: поколение тех, кто в итоге покупал себе LC, выросло на мопедах «Физзи».

¹ Святой Христофор в католицизме считается покровителем и защитником путешественников и водителей. Медальоны с его изображением используют как обереги.



В 1980 году Yamaha выпустила культовую модель RD350LC (LC значит Liquid Cooled — с жидкостным охлаждением). По сути, это была городская версия гоночного TZ, и мотоциклисты были от него без ума. На фото фрагмент более поздней его версии — с мощным клапаном системы YPVS.



KAWASAKI

Печально, но Kawasaki, как и большинство японцев, выпускающих мотоциклы, начинали совсем не с них. Впрочем, они хотя бы не тратили время на скукоту вроде роялей и арф. На заводах Kawasaki собирали кое-что покруче — самолеты. После Второй мировой войны японцев вместе с немцами вежливо, но настойчиво попросили свернуть производство военных самолетов, так что на воздушном фронте все на время затихло. Продолжалось это затишье до 1954 года: именно тогда запрет сняли, и с тех пор производство пассажирских самолетов, военных вертолетов и реактивных истребителей — как по лицензии, так и под собственным брендом — не останавливалось.

Несмотря на несомненный флер романтики, связанный с авиацией, Kawasaki хотели создать что-то еще более интересное, и к счастью для всех нас в 1963 году они остановились на мотоциклах. Это решение ознаменовалось покупкой компании Meguro — японского производителя мотоциклов, который в тот момент переживал не лучшие времена и был близок к разорению. При поддержке инженеров Kawasaki Meguro выпустили мотоцикл K1, представлявший собой копию 500-кубового A7 от британцев BSA — из чего можно предположить, что это был не самый впечатляющий байк. Затем они разработали собственную модель мотоцикла, которая получила название W1. Типичный рядный твин; очень такая спокойная, надежная машина. С таким подходом они продержались недолго. Может, Kawasaki и припозднились с выходом на мировую мотоарену, но они точно не собирались скромничать и отсиживаться в сторонке. Это была компания, которая не понаслышке знала, как построить штурмовой вертолет или управляемую ракету, так что кое-какой опыт в создании техники, способной вызвать бурную реакцию, у них был.

Тем временем шестидесятые набирали обороты, и несколько лет спустя мир стал свидетелем их апогея — «Лета любви», когда обкуренные «Битлз» колесили по всему свету в поисках новой свободы, новых откровений и новых наркотиков. По дороге в Индию ливерпульскую четверку мимолетом занесло в Японию, и может, когда они в числе прочего заскочили в офис Kawasaki, после битлов там осталась упаковка «Смартис». Во всяком случае, происходившее там вряд ли было похоже на чинное чаепитие, потому что в 1969 году Kawasaki презентовали свой первый спортбайк — H1 Mach III. Mach III. Вот это я понимаю, нейминг. Учитесь, маркетологи.

Мотоциклы Kawasaki. Держат райдеров в страхе с 1969 года.

Суровый 500-кубовый H1 1969 года. Лютый двухтактный трехцилиндровый двигатель и рама с шарниром посередине.





Оригинальный Kawasaki Z1. Изначально он должен был иметь двигатель объемом 750 кубов, но потом Honda анонсировала свой CB750, и проект Kawasaki отправился на переработку, а в 1972 году свет увидел 900-кубовый монстр.

Не будем тратить время впустую на разговоры об утилитарности. Лучше дадим волю фантазии в том, что касается мощности. Mach III не просто развивал скорость звука — он был в три раза быстрее¹.

Без сомнения, Mach III — самое «быстрое» имя, красовавшееся на боку двухколесного средства передвижения. Вместо сердца у «Маха» был трехцилиндровый двухтактный двигатель объемом 500 см³, способный показать 60 л.с. эффективной мощности. Но это лишь слова, техническое описание двигателя. В жизни это ощущалось, как будто у вас под топливным баком три гранаты и чеку у всех трех кто-то уже выдернул.

Слава героев достается смелым. А чтобы проявить смелость, нужно сначала как следует испугаться. Что ж, Mach III был идеальным устройством для выявления героев.

Во-первых, его пятисоткубовый моторище любил, когда его используют на всю катушку. Любая попытка перемещаться не спеша заканчивалась тем, что свечи зажигания начинали подтекать, а мотоцикл — трястись и икать, чтобы в конце концов заглотнуть. Так что либо ты даешь жару, либо он шлет тебя куда подальше. А во-вторых, давать жару на нем было охренеть как страшно. Дело в том, что инженеры Kawasaki так увлеклись созданием оружия массового поражения в виде его убийственного двигателя, что о такой мелочи, как удобное управление, подумать забыли. С Kawasaki Mach III любая самая прямая дорога превращалась в лабиринт с препятствиями. Рама вела себя так, словно была сделана из гнутых коктейльных трубочек, и даже самые опытные райдеры

¹ Имеется в виду число Маха (англ. Mach number) — отношение скорости тела к скорости звука в окружающей среде. Употребляется в описании сверхзвуковых самолетов.

с трудом могли ее контролировать. Итак, резюмируем: чтобы он вообще работал, его надо было как следует разогнать, а если его разогнать, то ваша поездка почти наверняка закончится в кустах, и остается только надеяться, что, когда подтянется полиция, вы будете в сознании, чтобы с ними объясниться.

С появлением неуправляемого и изрыгающего клубы дыма Mach III Kawasaki в одну ночь приобрели репутацию компании, делающей мотоциклы для психов. И это было только начало. Когда Honda в 1969 году шокировала весь мир своим легендарным CB750, мотопроизводители отреагировали по-разному. Triumph упрямо продавал свой морально устаревший, несмотря на то что новый, трехцилиндровый Trident. Этим твердолобым уроженцам Бирмингема просто не могло прийти в голову, что более быстрый и надежный мотоцикл с большим количеством цилиндров и электростартером может быть кому-то интересен. А вот Kawasaki запаниковали. В тот момент они тоже работали над новым 750-кубовым двигателем, но в свете появления блестящей новинки «Хонды» поставили крест на текущем проекте и начали с чистого листа. В результате на свет появилась еще одна легенда. Запущенный в производство в 1972 году Z1 был настоящим монстром: его 900-кубовый четырехтактный двигатель с двумя верхними распредвалами (у 750-й «Хонды» был только один) развивал скорость до 210 км/ч. Как и одиозный Mach III, Z1 с трудом входил в повороты, но мог развивать огромную скорость, а его двигатель был неубиваемым и легко тюнинговался под гонки. Итак, вам удалось вписаться на нем в поворот. Поздравляю. Вот только расслабляться рано — этот сверхскоростной поезд-призрак очень скоро домчит вас до следующего.

И все же, несмотря на сквозящее по всем фронтам безумие, по меркам «Кавасаки» модель Z1 могла считаться воплощением благоразумия наравне с зонтом в пасмурный день. Надо было срочно это уравновесить. Время для еще одной машины смерти. Если вам начало казаться, что Kawasaki остепенились, это предположение разбивалось в прах об их новинку — H2 Mach IV. По сути это был тот же Mach III, только с 750-кубовым двигателем и более быстрый, а что самое потрясающее — такой же неуправляемый, как предшественник. Он вставал на дыбы без малейшего вашего участия, что делало его одним из первых в мировой истории шоссейных мотоциклов, на которых легко было выхватить вилли¹. Представляю, как весело было раз за разом объясняться после такого с полицейским.

Страх — это то, что происходит с нами на подсознательном уровне, на уровне первородных инстинктов. Он влияет на все наши чувства. И мотоциклы Kawasaki безжалостно проверяли каждое из них на прочность. Но в какой-то момент руководство Kawasaki, видимо, пришло к выводу, что зрение обделено их вниманием и хорошая встряска пойдет ему на пользу. Они решили, что возможность испытывать ужас, даже когда мотоцикл стоит на месте, — это то, чего

¹ Англ. wheelie — популярный мототрюк, заключающийся в езде на заднем колесе.

Постоянный участник чемпионата мира по супербайку и чемпион 2015 года Джонатан Рей экономит переднюю покрышку своего Kawasaki ZX-10R.





Последнее из безумных творений Kawasaki — Ninja H2R. Внутри оснащенной турбонаддувом гоночной версии этого монстра запрятаны нереальные 310 л.с., позволяющие разогнать ее до 330 км/ч.

Да и этот ZX-10R 2016 года — тоже не игрушка. Это один из самых быстрых и эффективных литровых superbайков.

нам так не хватало. А достичь этого поможет банка с краской. Honda, Triumph и остальные ограничивали свою фантазию полосой на бензобаке и использовали спокойные, сдержанные оттенки. Ну а дизайнеры Kawasaki заперлись в темной комнате, поставили что-то из ранних Pink Floyd, скрутили пару-тройку косяков — и явили свету цветовые схемы с лилово-фиолетовыми и ядрено-оранжевыми оттенками, и наконец, со ставшим впоследствии фирменным лаймово-зеленым. Впервые этот цвет появился на гоночном Kawasaki, а сегодня добрался и до шоссейных моделей.

Тот же самый лаймово-зеленый можно найти на современной «Каве» (именно так прожженные мотоциклисты называют мотоциклы Kawasaki)¹ модели H2R.

Обращение к анналам истории в поисках имени для новой модели — весьма распространенная в мотоиндустрии практика. И когда Kawasaki понадобилось имя, которое вызывало бы всего две ассоциации: высокая производительность и критический уровень опасности, — лучшего варианта, чем H2, было не найти. Современный H2 — это чудовищно быстрый superbайк, оснащенный наддувом. У него есть и гоночная версия, что обозначено буквой R в названии. Ее использование разрешено только на гоночных треках. Могучесть H2R не укладывается в голове: 300 л.с. эффективной мощности. Это больше чем под капотом классического Porsche 911 Turbo!

¹ В оригинальном тексте автор использует вариант «Квакер» (англ. Kwacker), употребляемый в Великобритании.







HONDA

«Хорошие люди выбирают Honda» (англ. You meet the nicest people on a Honda.) Такой слоган разработали Grey Advertising для рекламной кампании скутеретты Honda 50 в США в 1963 году. Это было смело. Обычно производители предпочитают выделять те качества, с которыми их продукт ассоциируется у потребителей, те позитивные триггеры, которые покупатели сами в нем находят и которые помогают им побыстрее расстаться с денежками. В рекламе бритвенных станков гоночные болиды рассекают пространство под аккомпанемент рок-аккордов. В рекламе лосьона после бритья мужчина с голосом настолько низким и вкрадчивым, что услышать его способны только слоны, убеждает вас, что, стоит воспользоваться их последней новинкой — и девушки будут сами укладываться штабелями у ваших ног. Мотоциклы имели совершенно определенный имидж: это атрибуты облаченных в кожу бунтарей, которые не уважают стариков и плевать хотели на традиции, ПДД и мыло. И вдруг появляется рекламный ролик, в котором безупречно одетые дамы на Honda 50 разъезжают по улицам Беверли-Хиллз. В ролике стильная мамаша на мопеде привозит сына в школу, потом едет в библиотеку, за покупками и в другие места, где у респектабельных дам могут быть дела. В реальности такие дамы, пожалуй, ездили по делам на «Кадиллаках». Если бы секс-шоп в рекламе своих товаров решил использовать монашек¹, эффект был бы примерно такой же. Хотя погодите-ка...

Впрочем, не важно. Реклама сработала!

В 60-х продажи «Хонды» в США взлетели до небес. Но что важнее, изменился имидж мотоцикла и мотоциклистов в глазах общества. Люди на «Хондах» были воплощением вежливости, респектабельности и опрятности и являлись полной противоположностью образа пьянствующих и бесчинствующих байкеров-бандитов. Парень на «Хонде» уже не вызывал у отцов желания спрятать дочь за семью замками: наоборот, он был завидным потенциальным зятем.

Реклама гласит: на «Хонде» ездят положительные люди. И эти две монашки на «полтиннике» из 69-го года — тому свидетельство. Если однажды подсел на мотоциклы — «слезть» потом непросто.



You meet the nicest people on a Honda

A bit of social climbing is in order. Look around. Hondas are definitely fashionable. They never get gas. Just sip it: 100 miles to the gallon. They are self-ignition even at 63 mph. The 4-cylinder, 50cc engine is a model of self-reliance. Practically looks after itself.

Other rewarding qualities include: 5-speed transmission, automatic clutch, rear-type brakes on both wheels. Even an optional pushbutton starter. The price is a reasonable \$245, plus a modest set-up charge. A Honda 50 might help you skip a few rungs on the ladder.

For the address of your nearest dealer or other information, write: American Honda Motor Co., Inc., Dept. CE, 166 West Alhambra, Gardena, California.

HONDA
world's biggest seller!

© 1963 American Honda Motor Co., Inc. Honda's business credit for Honda to C. Capelli

¹ Отсылка к рекламе нижнего белья от весьма скандального британского бренда Ann Summers.



Майк Хэйлвуд позирует на невероятно навороченной шестицилиндровой 250-кубовой «Хонде» на набережной г. Дуглас, о. Мэн. Примерно середина 60-х. Только Honda могла создать такой мотоцикл и выиграть с ним в гонках.

ультрасовременными 125- и 250-кубовыми мотоциклами с электростартером — это исключало риск выбить колено в попытке его запустить. Моторное масло волшебным образом оставалось внутри мотора, а не вытекало на ваши туфли и пол гаража. От тряски, из-за которой у вас едва не вываливались зубы, а сам мотоцикл по мере езды и развинчивания гаек оставлял на дороге половину деталей, тоже удалось избавиться.

Все эти хитрые маневры японских мотопроизводителей и продуманные, безжалостно прагматичные усилия по формированию имиджа не остались незамеченными на берегах Туманного Альбиона. Сонная махина британского мотопрома заворочалась, открыла один глаз, тихонько срыгнула, перевернулась на другой бок — и снова заснула. За этот краткий миг бодрствования твердолобые усачи из Бирмингема, возможно, усвоили, как правильно писать Honda, но это не значит, что они начали серьезно относиться к японцам. Honda и остальные японские компании выпускали малокубатурные мотоциклы, которым было не тягаться с 650-кубовыми BSA, «Нортонами» и «Триумфами», которые заводились ножным стартером, разбрызгивали масло из всех щелей и тряслись, как припадошные. И не очень-то быстро ездили. Но не все менеджеры были так слепы. Бывший инженер «Триумфа» Эдвард Тернер, например, смекнул, что люди будут начинать знакомство с мотоциклами с маленьких «японцев», подсаживаться на это дело — и переходить на большие и солидные британские мотоциклы. Неплохая теория. Но Тернер и представить не мог, как будут развиваться события.

В октябре 1968 года Honda потрясла мировое сообщество, представив на токийском мотосалоне CB750. Это было без лишних слов эпохальное событие. Вдруг все поняли: японцы, которые «не делали большие мотоциклы», сделали большой мотоцикл. И это был очень и очень хороший мотоцикл. У CB750 были четырехцилиндровый двигатель, электростартер и дисковые передние тормоза. Это была умная высокотехнологичная машина, явный продукт гоночных тех-

Это все, конечно, хорошо, но не подумайте, что все это благообразие застило глаза руководству «Хонды». В то время как все больше «хороших людей» сновали туда-сюда на маломощных и благообразных мопедах, Honda была занята тем, что покоряла гоночные треки мира и выпускала все более мощные машины, разрабатывая для них, в частности, шестицилиндровый 250-кубовый двигатель, набравший до 15 тысяч оборотов в минуту. Но и про продажи она не забывала. Опыту, заработанному потом и кровью на гоночных трассах, пришло время поработать и на городских улицах. Honda начала работу над



Выпустив новый CB750, «Хонда», естественно, отправила его участвовать в гонках. На этом фото 1970 года американец Дик Мэнн несется к победе в гонке Daytona 200 на форсированном CB750.

нологий, она не сочилась маслом и работала как часы. Ну а у нас в Британии тем временем «Триумф» тоже готовился к запуску новой модели. Ее двигатель тоже был 750 кубов в объеме, но в отличие от «Хонды» имел только три цилиндра (модель называлась Trident (англ. трезубец), толкатели вместо сочного верхнего распредвала и старомодные барабанные тормоза и не мог похвастаться электростартером. Ну и, само собой, у него протекало машинное масло, и при езде его потряхивало. На перестрелку с «Хондой» «Триумф» заявился с вантузом вместо пистолета.

Теряющей силы и хватку британской мотоиндустрии крупнокубатурные мотоциклы «Хонды» наверняка виделись злыми порождениями тьмы, наводнившими землю и сеющими зло. В реальности же «Хонду» по-прежнему выбирали «хорошие люди». Наследие рекламной кампании 63-го до сих пор было живо: хорошие люди покупали CB750, хорошие люди участвовали на них в гонках. Среди них был и хороший парень по имени Дик Мэнн, в 1970 году выигравший на одном таком мотоцикле престижную гонку Daytona 200¹. Победы в гонках, особенно одержанные хорошими ребятами на хороших мотоциклах, были очень важны. Победа в воскресном заезде означала, что

Когда в 1969 году «Хонда» представила свой новый CB750, весь мир ахнул: четыре цилиндра, дисковые тормоза и электрический стартер — это было нечто абсолютно новое.



¹ Популярные международные гонки с кольцевой трассой длиной 200 миль (322 км), ежегодно проходящие в городе Дайтона-Бич, штат Флорида, США.

в понедельник офисы дилеров будут штурмовать толпы, жаждущие купить городской мотоцикл, максимально похожий на тот, что пришел первым в гонке, — а CB750 был максимально на него похож. Эта модель продавалась миллионными тиражами по всему миру, а где-то они настолько прижились, что стали неотъемлемой частью окружающей картины. В 1970-х, во времена моего детства, никто не называл этот мотоцикл «Honda CB750». Достаточно было сказать «мой кореш взял четверку 750» — и было понятно, о каком байке идет речь.

На протяжении 70-х Honda продолжала выпускать мотоциклы для хороших людей, которые хорошо обращаются с животными, — в том числе и бессмертный Honda 50, который со временем стал самым продаваемым двухколесным транспортным средством в мире. На самом деле важны не столько показатели продаж, сколько тот факт, что этот мопед для миллионов людей во всем мире стал любимым семейным транспортным средством. Он стал первым транспортным средством для всей семьи, которое не нужно было понукать и подгонять палкой. Так мотоцикл стал важным социальным инструментом, способным изменить образ жизни людей в лучшую сторону. Однажды в далеком будущем кто-нибудь сформулирует и докажет теорию об эволюционном значении «Хонды». Наверное.

И вдруг в 1992 году Honda сделала нечто совсем для себя нехарактерное. Она выпустила дерзкий, агрессивный байк с непростым характером. Это был CBR900RR Fireblade (англ. «Огненный клинок»), или коротко Blade. Со времени запуска CB750 в 1968 году Honda успела неоднократно удивить общественность — например, выпустив в 1978 году супербайк под названием CBX с тыся-

Выпущенный в 1992 году Honda CBR900R Fireblade мгновенно стал хитом. В его двигателе сочетались мощь тысячи и легкость шестисот кубов. Он до сих пор популярен и до сих пор одерживает победы на гоночных треках.



чекубовым шестицилиндровым двигателем. Но Fireblade открыл совершенно новые горизонты. По весу он был не тяжелее любого 600-кубового спортбайка, но по мощности при этом не уступал литровому супербайку; будучи невероятно быстрым, он при этом легко входил в повороты; ну и выглядел он невероятно круто. Мужчины средних лет, жаждущие вернуть ушедшие вместе с юностью ощущения силы и безрассудства, буквально сметали их с полок. Но очень скоро, иногда уже на следующий день, эти байкеры средних лет возвращали стальных коней в магазин: приходило осознание, что, с тех пор как они гоняли на своих CB750, много чего изменилось и размахивать этими новыми и строптивыми «Клинками» больше пристало юнцам в ярких гоночных костюмах, не обремененным семьями, ипотеками и проблемами со здоровьем.

Хорошие люди по-прежнему выбирали Honda, но теперь этого было недостаточно — нужна была еще и храбрость. Honda смогла пронести сквозь годы этический посыл своей рекламной кампании 1963 года и при этом ни на секунду не отказалась от амбиций по созданию быстрых и мощных, но при этом надежных и удобных в эксплуатации машин. В том же 1992 году, когда появился Fireblade, «Хонда» выпустила NR. Это была городская версия гоночного NR750, чья история появления уходит корнями в 1979 год, когда «Хонда» вернулась в MotoGP и поняла, что им нужно придумать способ выжимать больше скорости из своих четырехклапанных четырехтактников, которые уступали легким и стремительным двухтактникам конкурентов. Условия участия в гонках ограничивали количество цилиндров до четырех. И тогда Honda разработала овальные поршни, у каждого из которых было по два шатуна и по двойному комплекту клапанов. Таким образом каждый из четырех цилиндров из четырехклапанного превратился в восьмиклапанный — и все в рамках правил. С первой попытки добиться успеха не удалось — по всеобщему мнению, конструкция была не готова к эксплуатации. Но инженеры «Хонды» не сдавались и в 1992 году представили миру шоссейник, ставший на тот момент самым дорогим в мире.

Таким он оставался до 2015 года, когда Honda сама себя переплюнула с моделью RCV213V-S, у которой на ценнике значились 184 тысячи долларов. На сегодняшний день RCV — максимально близкая по своим характеристикам к топовым гоночным байкам модель, сертифицированная для передвижения по дорогам общего пользования. Это один из самых желанных и самых быстрых мотоциклов в мире. Чтобы обладать таким, нужно быть богатым, талантливым, бесстрашным и, конечно, хорошим человеком. Это ведь как-никак Honda.



Время от времени Honda делает что-нибудь, на что никто другой не решился бы. В 1992 году она представила NR750 — в его двигателе таились четыре овальных поршня, по восемь клапанов в каждом. С конвейера сошло всего около 300 экземпляров, и сегодня они стоят целое состояние.



БРИТАНЦЫ

Один мой коллега, имя которого должно остаться неизвестным, поэтому давайте назовем его так же, как его назвала мать — Джеймс Мэй, — как-то рассказал мне о своей беседе с профессором бирмингемоведения из Бирмингемского университета. Не будем задумываться, зачем университету нужен профессор, специализирующийся на городе, в котором он находится, а также почему эта, с позволения сказать, рекурсия не спровоцировала во вселенной критическую реакцию и весь Бирмингем с окрестностями не исчез в какой-нибудь черной дыре. Сосредоточимся лучше на том, что же этот профессор сказал моему безымянному коллеге (сдаюсь: это был Джеймс, Джеймс Мэй, тот тип с дурацкой прической и манерой одеваться в темном чулане). Профессор бирмингемоведения Бирмингемского университета сказал ему буквально следующее: «Проблема с местными в том, что им нравится всякая лажа». Такие вот дела. Может, эти слова правда были сказаны, а может, и нет; может, встреча с профессором в действительности была, а может, и нет; возможно, в Бирмингемском университете действительно есть профессор бирмингемоведения, а может, и нет. Точно одно: когда мой безымянный коллега по имени Джеймс Мэй рассказал эту историю, слушатели покатались от хохота — из чего можно сделать вывод, что присутствующим эта мысль отозвалась: они тоже считали, что старые добрые жители Бирмингема нормальным вещам частенько предпочитают лажу. «Ну а как еще объяснить, что кто-то в здравом уме захочет жить в Бирмингеме или даже быть родом из Бирмингема?» — считали они.

Звучит обидно, согласен. Особенно для меня: я сам оттуда родом. Но лажу я все-таки не люблю. Я люблю дорогие часы, красивые машины, дрессированных собак, воспитанных людей и хорошо сидящую одежду. Проблема в том, что еще я люблю старые британские мотоциклы. И в свете высказывания бирмингемского профессора бирмингемоведения мне особенно непросто в этом признаться, ведь старые британские мотоциклы — это, увы, по большей части лажа. В этом состоит ужасная правда: какими бы ни были истинные пристрастия жителей Бирмингема и окрестностей, помимо многих действительно удачных вещей, оставивших след в истории, за годы они произвели на свет изрядное количество настоящей лажи. Особенно в том, что касается двухколесного моторного транспорта.

Не все британские мотоциклы были ужасны. В 50-х и 60-х все хотели ездить на «Винсентах». Это моя 500-кубовая «Комета». Не очень быстрая, зато красивая.

Почему, пока другие британские заводы создавали потрясающие вещи — «Конкорд», истребитель Lightning, болиды Lotus для «Формулы-1» и усилители Marshall, — британская мотоиндустрия способна была породить лишь маломощные, уродливые, изрыгающие масло, пыхтящие развалюхи?

После этого пассажа мы, возможно, потеряли некоторых читателей. Есть такие люди, у которых работа слезных желез напрямую завязана на мыслях о старых британских мотоциклах. Они из тех, кто любит вспоминать, что раньше трава была зеленее, картошку продавали в газетных кульках, болеть рахитом было модно, общество было гораздо сплоченнее благодаря то и дело падающим с неба бомбам, и все помнили о настоящих ценностях, потому что в любой момент мог найтись детина, который с удовольствием готов был их напомнить, пока ломает вам кости со страстью, подбабляющей настоящему выходцу из рабочего класса. Их мои слова не обрадуют, о чем я сожалею, но все же буду называть вещи своими именами. А реальность заключается в том, что после войны британский мотопром пришел в упадок, и этому есть вполне логичное объяснение. Мотоциклы, которые у нас производили... В общем, они понравились бы разве что жителям Бирмингема из той истории про профессора.

Я уже проходил по неповоротливым тугодумам, стоявшим во главе британских мотокомпаний в послевоенный период, и пройду еще раз — они это заслужили. Я уверен, что виноваты были не конструкторы, мастера или рабочие, а именно руководство. Как известно, рыба гниет с головы. Кто-то ведь утверждал этот стремный дизайн, в основе которого лежало исключительно желание сэкономить на чем только можно. И этот кто-то сидел своей бесполезной задницей в кресле начальника.

И все-таки не всегда и не все британские мотокомпании были безнадежны. Я не шучу. Хотя немногочисленные удачные модели терялись среди целого моря унылого мусора, нельзя списывать их со счетов. Тем более что встречались не просто удачные, а великолепные экземпляры. Возьмем, к примеру, Vincent. Компанию в 1928 году основал конструктор по имени Филип Винсент. Точнее, он выкупил разорившуюся компанию HRD¹ и назвал ее Vincent HRD (позже он убрал из названия буквы HRD, чтобы избежать путаницы с Harley-Davidson, которые использовали аббревиатуру HD). Самой известной моделью компании стал Rapide. А последняя из увидевших свет модификаций Vincent Rapide получила название в честь черного окраса двигателя: Black Shadow (англ. «Черная тень»). Вообще британские мотопроизводители



На протяжении двух десятилетий Vincent делали мотоциклы, о которых мечтал каждый первый, а в 1955 году разорились. Можно сказать, их мотоциклы стали первыми супербайками — еще до того, как появился этот термин.

¹ Британская компания, занимавшаяся конструированием и производством мотоциклов. Основатель — мотогощик Говард Рэймонд Дэвис (Howard Raymond Davies), откуда сокращение HRD. Просуществовала с 1924 по 1928 год.



Вид сверху на бензобак моего Brough Superior SS100. Это довоенная модель, но я уверен, что, если бы не война, у Brough могло быть блестящее будущее.

имели тенденцию даже для действительно классных мотоциклов придумывать названия, которые неизменно вызывали ассоциации с мокрой серой брусчаткой, плохой канализацией и неприятной консистенции подливкой; на их фоне вариант «Винсента» можно считать особенно выдающимся.

Назвать британский мотоцикл именем, больше подходящим для супергероя, было смелым решением — но оно себя оправдало. Black Shadow был и до сих пор остается просто потрясающим мотоциклом.

Под седлом располагался тысячекубовый V-twin мощностью 55 л.с. Не очень-то много — но массивный мотор имел большой крутящий момент, так что «Винни» (знаю, звучит фамильярно, но я могу себе позволить такое панибратство — я действительно близко с ним знаком, у меня в гараже стоит такой) мог разогнаться до 200 км/ч, причем весьма легко и непринужденно. Общее впечатление от мотоцикла намного превосходило простую сумму всех его слагаемых (у него даже тормоза работали!), и эта модель смогла продержаться в статусе самого быстрого серийного мотоцикла в мире на протяжении многих лет после того, как компания, производившая ее, неизбежно развалилась.

Любого владельца «Винсента» можно легко определить не только по уверенному употреблению фамильярной клички мотоцикла, но и по выдающейся правой ноге. Мускулы на ней неизбежно развиты гораздо заметнее, чем на левой, — она может быть аж вдвое толще. Это все благодаря кикстартеру. Одной из модификаций Black Shadow стала модель Black Lightning (англ. «Черная молния»), которая, среди прочего, обладала повышенной компрессией, что делало процесс запуска двигателя сравнимым по усилиям



Это мой тысячекубовый Vincent Black Shadow. Настоящий красавец, но с ним есть одна небольшая проблема: я слишком легкий, чтобы его завести. Обычно к тому моменту, когда мне удастся раскошегарить его здоровый V-twin, я успеваю настолько выдохнуться, что мне уже не до поездки.

с запуском шаттла в космос путем подбрасывания его в воздух. У моего «Винни» стоит мотор «Молнии», а поскольку я не могу похвастаться высоким ростом и атлетичным телосложением, мне этот процесс всегда дается непросто: вариант забраться под потолок и прыгнуть оттуда на рычаг стартера — в моем случае не преувеличение. Меньшее усилие даже не сдвинет его с места. Но когда он наконец заводится — вы понимаете, что все усилия были не зря.

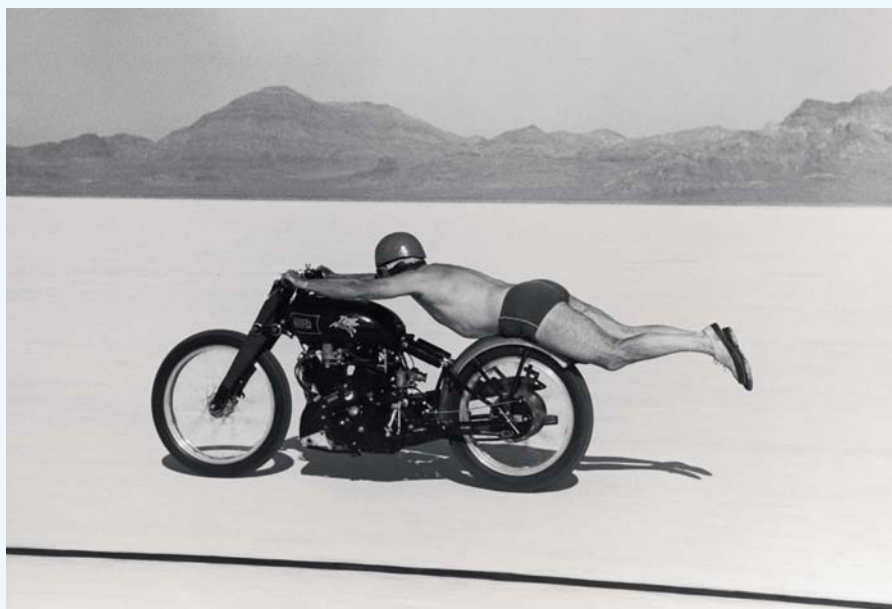
Vincent фигурирует на одной из самых известных фотографий, связанных с мотоциклами. На этом фото смельчак по имени Роланд «Ролли» Фри в 1948 году на озере Бонневилль (штат Юта, США) устанавливает рекорд скорости для мотоцикла — 241,905 км/ч. Судя по тому, каким именно образом Ролли верхом на «Винни» удалось-таки достичь этого рекорда, тип он был весьма упертый. При подготовке к рекордному заезду Ролли придумал для себя специальный защитный костюм, но уже на скорости 236 км/ч это кожаное облачение расплзлось по швам из-за сильнейшего ветра. Как быть? Ролли решил проблему очень просто: он вовсе отказался от экипировки и ехал на мотоцикле лежа плашмя, облаченный лишь в плавки, шапочку для душа и парусиновые туфли. Так, ценой собственного достоинства (но, вопреки ожиданиям, не собственного кожного покрова), Ролли установил-таки мировой рекорд.

Ну а Vincent, по старой доброй британской традиции, обанкротился и в конце 1955 года выпустил свой последний мотоцикл. А соленые берега озера Бонневилль, где «Винсент» стал участником героического «полуголого» рекорда, до сих пор привлекают бесстрашных любителей приключений и высоких скоростей, а также жаждущих славы и пиара мотопроизводителей.

К первой категории относился и еще один гонщик-рекордсмен, Джонни Аллен: в 1956 году он, следуя зову сердца, отправился в соляные пустыни Бонневилля, чтобы прокатиться там на своей двухколесной машине под названием «Техасская сигара» (англ. Texas Seegar) и установить парочку рекордов.

«Сигара» по форме соответствовала названию: ее корпус был сконструирован таким образом, чтобы сделать мотоцикл максимально аэродинамичным. Стандартная форма мотоцикла была неудобна тем, что на больших скоростях все его громоздкие выдающиеся элементы чреваты либо вылетом пилота из седла, либо — что гораздо хуже — потерей драгоценных километров в час и пролетом мимо рекорда. «Техасская сигара» имела трубчатую раму и обтекатели из стеклопластика. Длина корпуса составляла 477,5 см, ширина — 57,15 см: только-только втиснуться храбрецу Аллену. Проект «Сигары» придумал летчик и владелец магазина мотоциклов из техасского Форт-Уэрта по прозвищу «Сторми» Мэнэм. Он сконструировал раму таким образом, что на нее можно было поставить разные модели британских двигателей Triumph. Благодаря этому хитрому ходу машина могла установить рекорды в разных мощностных классах. В 1955 году команде удалось установить скоростной рекорд с 500-кубовым двигателем, развившим 318,682 км/ч, а на следующий год они вернулись в Бонневилль с 650-кубовым «Триумфом», чтобы установить всеобщий рекорд скорости среди двухколесных транспортных средств: шестого сентября 1956 года бесстрашный Джонни Аллен разогнал свою «Сигару» до 345,043 км/ч. По ту сторону океана за окном маркетингового отдела завода «Триумф» взошло солнце. Настало время славному имени «Триумф» красоваться на каждой стене и звучать на каждом углу. Ну или хотя бы в мотосалонах. В честь такого события было решено выпустить новую модель мотоцикла — но как ее окрестить? Конечно, Triumph Bonneville. Так родилась легенда «Бонни». Само собой, «Бонневилль» тряс-

1948 год, легендарный Ролли Фри ставит американский скоростной рекорд: он раскрутил свой «Винни» до 241,905 км/ч. Специальный защитный костюм из кожи не пережил скорости в 236 км/ч, и рекорд Ролли ставил в плавках, купальной шапочке и кедах.



На кафе-рейсерах рокеры 50-х и 60-х наперегонки гоняли по улицам от кафе до кафе. Это мой кафе-рейсер Norton Dominator. Ехать на нем не очень удобно, поэтому желательно выбирать какое-нибудь близлежащее кафе, в идеале в радиусе пяти километров.



ся, гремел и изрыгал масло, но это был легкий и довольно быстрый мотоцикл. На самом деле он был вполне неплох, и в шестидесятых 17-летние британские подростки мечтали именно о нем. Он немного напоминал Yamaha RD350 LC восьмидесятых, но, конечно, сильно уступал в скорости, удобстве управления и надежности. Ну и, если быть до конца честным, в дизайне.

Британские машины ставили мировые рекорды, и боссы индустрии очнулись ото сна и даже отвлеклись от гольфа на время, достаточное не только чтобы выслушать сообщение о победах за океаном, но и воспользоваться моментом и запустить маркетинговую кампанию. А вот на другом репутационном фронте — гоночном — дела шли не так успешно. Norton, лидировавший на гоночных треках до войны, теперь заметно уступал конкурентам. Трехцилиндровые 350- и 500-кубовые Norton Manx с завидным постоянством уступали четырехцилиндровикам итальянцев MV Agusta и Gilera, за десятилетие лишь дважды победив в международных соревнованиях. В 1962 году Norton прекратил производство серии Manx. К тому же в это время на остров Мэн уже высадились японцы, и расстановка сил кардинально изменилась. В шестидесятых мотоциклы Norton оставались популярными лишь среди тех, кто выступал за одноименный клуб, и ограниченных в средствах заграничных пилотов. Что и говорить, унижительное положение для когда-то легендарного бренда, чье имя гремело на гоночных трассах мира.

Но в 1967 году дела пошли на поправку — Norton анонсировал модель под названием Commando. Это был очень традиционный

мотоцикл: 750-кубовый параллельный твин с отдельной коробкой передач. Другими словами, конструкция силового агрегата была древняя как мир. Но это был хороший байк, и он всем понравился. Поскольку это был твин, при езде он трясся, как эскимос-нудист, но создатели снабдили конструкцию системой под названием Isolastics: двигатель и коробка передач располагались в отдельной раме, которую от основной рамы мотоцикла отделяли резиновые уплотнители, поглощавшие вибрацию. Интересное решение — но далеко не панацея. Очень скоро счастливые обладатели Commando обнаружили, что, если уплотнители сидели слишком плотно, вся конструкция ужасно вибрировала, а если слишком слабо — мотоцикл вилял, как телега, груженная пушечными ядрами. Но если подогнать их идеально, система работала. Так Commando приобрел статус легенды, сохранившийся за ним на протяжении десятилетий.

Библия британского мотосообщества еженедельник *Motor Cycle News* пять лет подряд выбирал его мотоциклом года — с 1968 по 1972 год. Что, если подумать, просто поразительно, ведь в те же годы Honda выпустила свой революционный CB750, навсегда изменивший историю мотоциклов.

За успехами «Нортона» с Commando последовало больше хороших новостей, на этот раз от «Триумфа». В 1968 году они выпустили байк под названием Trident. Как и Commando, Trident при всем желании нельзя было назвать передовым. Но у него был трехцилиндровый двигатель объемом 750 см³, а для британского мотопрома это было что-то новенькое. Ну да, мотор был переработкой модели 1937 года. Но все-таки байк был неплохой. С довольно мягким ходом и приемлемыми ходовыми показателями. Но самое главное, его можно было тюнинговать для гоночного трека. О да, гонки. Та невидимая сила, что толкает человечество проверять на скорость любой только что изобретенный механизм, все еще действовала.

Как только Norton Commando 1967 года был запущен в продажу, гонщики немедленно бросились модифицировать его для гонок в производственном классе и весьма в этом преуспели — пока в начале 70-х Norton не заключил спонсорский контракт с британской табачной компанией John Player. Непризнанный гений Питер Уильямс, гонщик и инженер, сконструировал особенную раму, позаимствовав идею из автомобильных технологий «Формулы-1»

Глядя на этот Norton Commando 850, сложно поверить, что он был выпущен в 1974 году. Он выглядит ровесником моего Norton Dominator родом из 50-х, а рядом с современным ему японским байком и вовсе смотрится динозавром. Впрочем, скоро ему и правда было суждено вымереть.



того времени. Кроме того, он первым поставил на мотоцикл колеса с литыми дисками.

В 1973 году Уильямс под эгидой «Нортон» отправился с этой новой моделью на остров Мэн — и завоевал победу в «Формуле ТТ» в классе 750-кубовых моторов, оставив позади весьма сильных конкурентов.

Тем временем столь же впечатляющие дела творились и с «Триумфом». И, как ни удивительно, с BSA. Бренд Triumph входил в объединение BSA Group, и когда «Триумф» выпустил Trident, BSA выпустили Rocket Three. Кроме логотипа, два мотоцикла мало чем друг от друга отличались, хотя, вопреки финансовой логике, рамы у них были разные. В 1971 году Triumph/BSA пошли по стопам Norton и заказали для своих новинок специализированную гоночную раму, с которой приняли участие в престижной американской гонке Daytona 200. Участие в ней было стратегически важно для продаж. Стоило выиграть в этой гонке, и мотолюбители по всей Америке кидались штурмовать фирменные салоны, желая заполучить городскую версию вашего победного байка. Сложно в это поверить, но все три призовых места в тот год заняли мотоциклы с моторами BSA.

А вот дома дела шли не очень. Бороться с конкуренцией со стороны японцев было все сложнее, а еще все острее вставал вопрос с маслом. Людям все меньше нравились мотоциклы, масло из которых образовывало лужи на полу вместо того, чтобы выполнять свое прямое предназначение — сгорать внутри двигателя и производить энергию. Ну и, конечно, невозможно было вечно прода-

Хотя ему было не тягаться с ровесниками-японцами, созданный в 1974 году Triumph T160 был очень неплохим байком. Его отличали электростартер, дисковые тормоза и приятный тембр мотора.



вать мотоциклы, чей дизайн застал молодость Уинстона Черчилля. Рано или поздно реальность заявит о себе, даже если ей придется махать руками прямо у вас перед глазами, рассеивая пелену сентиментального патриотизма. Но они все-таки пытались. Лишь когда стало очевидно, что встал вопрос о выживании, Norton и Triumph попытались предпринять какие-то шаги в сторону модернизации. Norton расщедрился на дисковые тормоза и электрический стартер для Commando. Последний, правда, годился разве что на рекламный буклет. Случаи, когда кому-то удавалось завести Commando электростартером, можно пересчитать по пальцам, и каждый из них достоин торжественного салюта и закладки мемориальной плиты. Triumph пошел несколько дальше в модернизации Trident и произвел на свет модель T160, которая могла похвастаться новым дизайном, дисковыми тормозами и электростартером, который работал. Иногда, по праздникам. И T160, и Commando были неплохими мотоциклами, но правда в том, что в то время, когда в воздухе уже витала идея супербайка, они выглядели как предмет старины.

О последних годах британской мотоиндустрии можно написать целую книгу. И Берт Хопвуд ее написал. Хопвуд был инженером и конструктором мотоциклов, и его карьера пришлась на эпоху расцвета британской мотоиндустрии, а книга стала ее некрологом. Мы лишь вскользь коснемся этих событий — они вполне очевидны и предсказуемы, что не делает воспоминания менее болезненными.

В 1973 году британское правительство произвело слияние BSA/Triumph и Norton в единую компанию, получившую название Norton Villiers Triumph, или NVT. NVT представляла собой монстра Франкенштейна, которого «слепили из того, что было». Дальше были забастовки, в том числе знаменитая сидячая забастовка рабочих Меридена¹, в результате которой был создан рабочий кооператив. К 1977 году имя NVT перестало существовать, а права на производство «Триумфа» под собственным именем выкупил кооператив. Последний Commando сошел с конвейера в 1977 году, а Bonneville протянул до 1983-го, и продержаться дольше ему уже не помогли ни электростартер, ни новый дизайн. Конец у британской мотоиндустрии получился не громкий и эффектный, а вялый и довольно жалкий.

Что ж, выходит, все. Британской мотоиндустрии пришел конец. Так бы оно и было, если бы не один очень амбициозный строитель по имени Джон Блур. На самом деле Джон, хоть и учился на штукатурищика, был скорее девелопером, но в рамках британской

¹ Рабочие расположенного в г. Меридене завода протестовали против закрытия производства. Забастовка длилась в течение двух лет — 1973 и 1974 гг. — и закончилась вмешательством правительства и образованием кооператива, к которому перешло управление производством завода.



Те мои соотечественники, кто застал семидесятые, ни за что бы не поверили, что «Триумф» однажды вернет себе былую славу успешного мирового производителя мотоциклов. Однако именно это и произошло в 1991 году, когда строитель из центральной Англии Джон Блур возобновил производство.

мотоиндустрии гораздо аутентичнее называть его строителем. Я, пожалуй, дам волю фантазии и нарисую вот такой образ: героический каменщик со спокойной и открытой улыбкой на добром, но серьезном лице и отражающим лучи солнца ведром цемента наперевес. Вот это настоящий герой мотоциклистов.

В 1983 году Блур выкупил права на бренд «Триумф» и решил, что можно попробовать возродить производство. Видимо, он надышался какой-то ядовитой химии у себя на стройке и повредился головой. Так наверняка решила общественность — и ошиблась. Блур подошел к процессу тщательно и вдумчиво, сосредоточившись на таких показателях, как надежность и качество. Он не собирался сразу же тягаться с большой японской четверкой и выпускать ультрасовременные супербайки.

Джон вложил изрядное количество собственных средств в современное оборудование и в 1990 году представил на мотосалоне в Кельне первые плоды своего труда: трехцилиндровые мотоциклы с кубатурой 750 и 900 см³ и четырехцилиндровые по 1000 и 1200 кубов. Совсем отказываться от сентиментального патриотизма Джон не собирался, поэтому мотоциклы назывались Triumph

Trident и Triumph Daytona. При этом он не собирался сохранять все традиционные для марки особенности – например, старомодность. Ну и совсем уж смелый шаг – было принято отказаться от таких неотъемлемых свойств «Триумфа», как тряска и недержание масла. По сравнению с японскими мотоциклами новые «Триумфы» выглядели весьма скромно, но Блура это не волновало. Ему было важно, чтобы они были хороши в работе.

Те ранние лестерширские¹ «Триумфы» стали предвестниками новых впечатляющих моделей – Speed Triple, 955i Daytona и универсалов Tiger.

Через 20 лет компания Блура продавала 50 тысяч мотоциклов в год. И покупали их не только те, кто выбирает британские продукты из патриотических соображений, или те, кто ностальгирует по старым «Триумфам», но и те, кто просто хотел купить хороший мотоцикл.

А в 2003 году произошло немыслимое: пилот Джим Муди на «Триумфе» выиграл заезд Junior TT в классе 600-кубовых моторов. Это была первая победа «Триумфа» за три десятилетия. И это была не случайная победа. Triumph и сегодня отлично себя показывает на гоночных трассах. И в салонах продаж. Это настоящее чудо.

¹ Новое производство «Триумфа» переехало из Меридена, графство Уэст-Мидлендс, в Хинкли, графство Лестершир.

Сегодня Triumph Explorer, крупный универсальный байк с 1200-кубовым двигателем, — основной конкурент BMW R1200GS по уровню продаж. Только представьте — Triumph соперничает с BMW! И это действительно очень хороший мотоцикл.





40

60

20



80

Veigel

100

33190

120

НЕМЦЫ

Когда я был подростком, я считал своим долгом насмехаться над двумя вещами. Окей, тремя, если считать «новых романтиков»¹. Причем первые две касались двух самых важных вещей в моей жизни: машин и мотоциклов. Итак, объектами моего жестокого зубоскальства являлись машины Volvo и мотоциклы BMW. Насмешки над «Вольво» можно считать защитной реакцией: я был твердо убежден, что за рулем каждого из этих бежевых ведер смерти сидит полуслепой психопат, движимый единственной целью — уничтожить нас, подростков на мопедах. Эти громадины, как правило, или проседали под весом здорового антикварного стола из цельного дуба, кое-как примотанного к крыше, или трескали по швам от набившегося внутрь семейства из восемнадцати орущих потных детей и их безвольных родителей. В том и другом случае они имели привычку появляться из-за угла ровно в тот момент, чтобы впечатать нас, подростков на мопедах, в мусоровоз, или просто неожиданно останавливались посреди дороги. В последнем случае у меня было два объяснения: или водителя хватил кондратий, или очки съехали на нос. Я свято верил, что единственной целью этих железных акул, бороздящих дороги, было найти и уничтожить всех нас, кто имел смелость ездить по дорогам на чем-то, созданном, чтобы весело и с удовольствием проводить время.

Возможно, я немного утрирую, но мы на полном серьезе считали, что «Вольво» реально опасны и лучше держаться от них подальше. Не знаю, что водители «Вольво» думали про нас — было бы интересно услышать их мнение, — но в то время такая расстановка приоритетов работала. Думаю, природа специально запрограммировала наши подростковые мозги на восприятие вещей именно таким образом, а ее мотивы лучше не ставить под сомнение.

Ну а соседями «Вольво» в моем позорном списке были мотоциклы BMW. Они были здоровые, медленные, уродливые, передача у них была карданная (а это отстой по сравнению с цепной), а их несолидного вида мотор представлял собой два жалких, низко расположенных горизонтальных цилиндра и при езде издавал комичные пердящие звуки. Ездили на них всякие снобы вроде су-

BMW (расшифровывается как Bayerische Motoren Werke¹) производят первоклассную технику с 1916 года. Начинали они с завода по производству авиационных двигателей в Мюнхене, но после Первой мировой войны по условиям Версальского договора вынуждены были прекратить производство. Тогда они начали делать мотоциклы. Очень хорошие мотоциклы.

¹ Нем. «Баварские моторные заводы».

¹ Новая романтика — музыкальное направление, возникшее в Великобритании начала 1980-х годов. Характерные черты — андрогинность, броские костюмы, яркий грим, безумные прически. Один из наиболее известных «гимнов» движения — сингл Дэвида Боуи Fashion 1980 г.

дей, хирургов и актеров, которые сидели за рулем прямо, как священник за столом, и с неодобрением смотрели на нас — патлатых хулиганов в драных джинсах и тяжелых ботинках не по размеру. Однажды в середине восьмидесятых я стоял у окна своего родного дома в Рипоне, Северный Йоркшир, смотрел на оживленный перекресток напротив и мечтал о том, чтобы поскорее настал день, когда я смогу ездить на настоящем мотоцикле. На перекрестке, выстроившись в ряд, ждали зеленого света восемь мотоциклистов. Все они были на BMW: дурацкие обтекатели, дурацкие сумки по бокам, дурацкий багажник, сами сидящие в седле — в дурацких непромокаемых костюмах. Как же меня бесил их самодовольный вид! Вот сидящий на крайнем мотоцикле наклонил байк набок — видимо, готовился тронуться. Но он наклонился слишком сильно — так, что уже не мог удержать вес тяжелой машины. И мотоцикл опрокинулся. В своем падении мотоцикл задел соседний, тот, в свою очередь, соседний с ним — и вот уже все мотоциклы полегли, как подкошенные деревья. Это была впечатляющая картина: мокрый асфальт, масло, бензин, обломки обтекателей и осколки человеческого достоинства — все смешалось в кучу. Я же не мог определить, какие чувства испытывать по этому поводу. Перед моими глазами только что произошло массовое убийство мотоциклов — настоящих, дорогих мотоциклов. Это была трагедия. Но это были мотоциклы BMW. Я как будто смотрел, как в блендере перемалывают плюшевых кроликов: вроде бы и жутковато, но не так жутко, как если бы это были живые кролики. Сейчас все по-другому. У меня самого сейчас несколько BMW, и они здорово отличаются от тех, что были во времена моей юности. И дело не только в том, что один там актер с приятелем прокатились по свету на шипованной резине и показали это по ящику.

Георг Майер стал первым иностранцем, выигравшим гонку на острове Мэн. Это знаменательное событие произошло в 1939 году, и помог ему в этом 500-кубовый BMW с турбонаддувом. В конце сороковых Майер продолжил участвовать в соревнованиях на мотоциклах BMW.



Чтобы обнаружить источник сегодняшнего успеха BMW, нам придется заглянуть в историю гораздо глубже, чем день, когда тощий подросток с севера Англии в смятении наблюдал через окно, как небрежность безвестного мещанина на BMW стоила жизни его и еще семи мотоциклам. Давайте вернемся во времена перед Второй мировой войной и познакомимся с персонажем по имени Георг Майер. В 1939 году бывший сотрудник полицейского мотобатальона Майер отправился на

чемпионат ТТ в составе заводской команды BMW. Из техники у них были мотоциклы модели Type 255 Kompressor. Я не очень силен в немецком, но думаю, Kompressor значит «компрессор», то есть турбонагнетатель. Германия в то время была лидером мирового машиностроения, и мотоциклов это тоже касалось. Kompressor представлял собой машину с 500-кубовым двигателем с турбонаддувом, двумя верхними распредвалами, двумя оппозитными цилиндрами и карданной передачей. Он имел мощность 60 л.с. и развивал 210 км/ч. И произошло немыслимое: Георг Майер выиграл гонку и стал первым иностранным победителем ТТ. Думаю, шок и смтение, переживаемые в тот день британским мотосообществом, можно сравнить с теми чувствами, что испытывал я, наблюдая в окно гибель мотоциклов полвека спустя.

После войны BMW снова выкатили свои мотоциклы с турбонаддувом, но им было не суждено вновь занять пьедестал мирового чемпионата. Хотя вообще-то это не совсем так. Моторы BMW весьма неплохо себя показывали на трассах, только в таких категориях, которые недостаточно круты, чтобы способствовать росту продаж. В 60-х BMW не было равных в гонках мотоциклов с колясками — до тех пор, пока в середине 1970-х «Ямаха» не поставила свой невероятный двухтактный двигатель TZ750 на мотоцикл с коляской. К сожалению, многочисленные победы «колясочников» не сильно способствовали улучшению гоночного имиджа компании. Они были интересны разве что продавцам корзин для пикника.

Нельзя быть успешным мотопроизводителем и при этом не видеть дальше собственного носа. Конечно же, BMW были в курсе своей репутации производителя «скучных» машин. В 1973 году они представили мотоцикл под названием R90S. Его отличительными чертами стали передний обтекатель и двухцветная черно-серебристая окраска. По меркам BMW это был очень быстрый байк, хотя на первый взгляд ему было не сравниться с Kawasaki Z1. Но не всегда стоит полагаться на первое впечатление: в первом же американском чемпионате супербайков в 1976 году R90S принес победу своему британскому пилоту Реджу Придмору. У меня в коллекции есть R90S. Я, конечно, стараюсь не попадаться на нем на глаза, но когда все-таки сажусь в седло — всякий раз заново переживаю откровение: этот неказистый старикан удивительно приятен и надежен в работе и может задать жару даже сегодня. Только торможение лучше не откладывать на последний момент.

Следом за R90S в 1978-м последовал R100RS. Этот мотоцикл отличался массивным туристическим обтекателем, форма которо-



После Второй мировой BMW надолго покинули пьедесталы сольных гонок, зато стабильно побеждали в гонках с колясками. На этом фото пассажир Манфред Грюнвальд принимает удар на себя, пока пилот Фриц Хиллебранд спокойно себе рулит.

Родной брат такого BMW R90S в 1976 году выиграл американский чемпионат супербайков. По меркам BMW этот байк был верхом дерзости. Но только по их меркам. У меня есть такой, и он вполне неплох.



го создавалась на основании продувок в аэродинамической трубе. Примечание: в 1978-м словосочетание «аэродинамическая труба» звучало так же заманчиво, как сегодня звучало бы «лазерная голограмма звездного неба онлайн». Его максимальная скорость составляла 200 км/ч, но действительно впечатлял тот факт, что на нем можно было целый день ехать на 160 км/ч и совсем не устать. Даже я был впечатлен — хотя на момент его премьеры мне было только 9 лет. Несколько лет назад у меня был такой, но надолго не задержался: все-таки он скучноват.

Сейчас у меня есть другая модель BMW: R80GS. Эта выпущенная в 1980 году модель стала самой важной в мотоциклетной истории компании. GS означает *Gelände/Straße*, то есть «внедорожный/дорожный». Он стал первым в мире высокомоощным мотоциклом универсального назначения. Это было что-то новенькое и интересное — насколько это было возможно, учитывая, что речь о BMW. Но по мере того как модель эволюционировала, пока наконец не переродилась в R1150GS, ей было суждено сыграть куда более важную роль. Именно на этом мотоцикле Юэн Макгрегор и Чарли Бурман отправились в свою долгую дорогу вокруг света. Если поехать в мотопоездку по Австрии, можно увидеть, что там едва ли не каждый первый байк — GS и ездят на них ребята в кожаных штанах. А если оказаться на мотоцикле в любом крупном европейском городе, на улицах тоже можно увидеть множество разных вариаций BMW GS, только ездят на них клерки, отчаянно пытающиеся добавить элемент приключений в свой ежедневный маршрут сквозь джунгли, пустыни, неподъемные горы и непролазные чащи, раскинувшиеся по пути из пригорода в сити.

Невероятно: BMW создали один из самых культовых мотоциклов всех времен. И самый продаваемый: в мире было продано

более 500 тысяч экземпляров GS. Но крутым его все же нельзя назвать (как-никак Джеймс Мэй на таком ездит). За мотоциклами BMW так и тянулась слава спокойных и благонадежных.

Другого выхода не оставалось: нужно было создать супербайк. А вот это было рискованно. Сможет ли BMW построить яркий и высокомогущий мотоцикл после десятков лет создания моделей для самых чопорных и консервативных представителей общества? Как выяснилось, очень даже сможет.

В 2009 году BMW представили изумленной публике модель S1000RR. Четыре цилиндра, тысяча кубов и 180 лошадей на заднем колесе. Все вокруг были в шоке. Это был очень красивый и очень быстрый мотоцикл, напичканный электроникой и снабженный несколькими режимами езды, в том числе для езды по мокрому покрытию. И вся эта электроника не делала его скучным — лишь помогала чувствовать себя чуть более комфортно.

Но одно дело — создать великолепный спортивный мотоцикл, и совсем другое — доказать его возможности в гонках. Что ж, на гоночном треке S1000RR показал себя так же безупречно, как на городских трассах. 31 мая 2014 года североирландская звезда «Турист Трофи» Майкл Данлоп выиграл гонку супербайков на BMW S1000RR. Для BMW это стало первой победой на ТТ с 1939 года, когда Георг Майер на «Компрессоре» ворвался на пьедестал. Наконец, спустя столько времени, BMW стали крутыми.

BMW окончательно распрощались с имиджем производителей скучных мотоциклов для консервативных ретроградов, когда выпустили свой первый современный супербайк. S1000RR мгновенно покорила гоночные и загородные трассы. На фото Сильвен Барье, постоянный участник чемпионата мира по супербайку, дает прикурить верхом на S1000RR.





ИТАЛЬЯНЦЫ

Итальянцы даже солонку не могут сделать, не просидев полгода над разработкой дизайна. И это вовсе не оскорбление — напротив, это объясняет, почему в Италии поездка в центр за газетой — это повод продемонстрировать ваш идеальный скутер, идеальные туфли, брюки и идеальный вкус, попивая с приятелями идеальный кофе, а все вместе это образует идеальный разворот модного журнала. Свой образ жизни итальянцы называют *La Bella Figura*, что, если копнуть чуть глубже дословного значения, значит «создание красивого образа». У итальянцев это в крови: все должно быть красивым, вплоть до самых мелочей. Не верите — сходите в местный салон *Ducati*. Или загляните ко мне в гараж. Моя коллекция итальянских мотоциклов начала выходить из-под контроля. У меня их уже 14, и останавливаться я не собираюсь. Последнее приобретение — *Ducati 916* в базовой комплектации. Я специально искал именно базовую комплектацию, потому что именно в таком виде он максимально воплощает философию *Bella Figura*. Это самый умопомрачительно красивый мотоцикл на всем белом свете. Над его дизайном работал Массимо Тамбурини — Микеланджело от мотодизайна. Уверен, на кухне у него стоит самая красивая в мире солонка.

Если итальянцы за что-то берутся, результат должен выглядеть сексуально. И *Laverda 750 SFC*, и *Ducati 916* более чем подходят под этот эпитет. У меня нездоровая страсть к итальянским мотоциклам, и с годами она только прогрессирует. Меня уже не спасти.



Но не только Ducati делают красивые байки. У меня также есть пара Moto Guzzi, один Laverda и несколько Bimota. Все они прекрасны. И иногда они даже заводятся. Вообще-то заводятся они почти всегда, но обычно что-нибудь не работает. У итальянских мотоциклов всегда была репутация проблемных в том, что касается электрики. Считаю, несправедливо, что их так выделяют, потому что у британских мотоциклов с электрикой всегда тоже было не очень. Возможно, конечно, дело в масштабе разрыва между ожиданиями и реальностью. Одно дело, когда ты под дождем тащишься в гараж и там обнаруживаешь, что твой BSA Gold Star не желает заводиться, потому что сдох конденсатор: ничего удивительного, просто еще один кусочек пазла обыденной действительности. Со всем другое дело, когда ты в своих идеальных лоферах ручной работы подходишь к своему Ducati 916 и обнаруживаешь, что у него перегорела фара. Это же все равно что идеальное свидание, которое пошло наперекосяк, потому что у партнера оказалась изжога. О таком ударе просто нельзя не рассказать друзьям.

И есть еще одна марка итальянских мотоциклов, представителя которой пока нет в моей коллекции (это, конечно, лишь вопрос времени): MV Agusta. Даже название как будто передает скорость этих байков. А они были очень быстрые. В 50-х и 60-х они лидировали на трассах мировых чемпионатов. Даже когда в Европу пришли японцы со своими высокоточными технологиями и безупречным производством, MV Agusta продолжали побеждать. Всего на их счету числится 38 титулов в MotoGP, последний из которых был завоеван британским пилотом Филом Ридом в 1974 году в 500-кубовом классе. В то время стремительные двухтактные спортбайки уже повсюду выступали на трассах, и просто удивительно, что красные «Агусты» со старомодными четырехтактными двигателями продолжали выигрывать.

Moto Guzzi и Ducati тоже есть что рассказать о своих гоночных карьерах, но они диаметрально противоположны. Время славы Moto Guzzi пришлось на 50-е годы, а лучшим мотором стал восьмиклапанный Otto, побеждавший на треках с 1957 по 1959 год. Мощность мотора насчитывала 12 тысяч об/мин и позволяла разогнаться до 275 км/ч. Ducati не могли похвастаться чем-то столь же экзотичным, как Moto Guzzi V8, — вместо этого они сосредоточились на менее мощных моторах. Поэтому никто не ожидал, что в 1972 году они вступят в категорию больших ребят с дюжиной 750-кубовых V-твинов. Авторство создания двухцилиндрового мотора принадлежит гениальному инженеру Ducati Фабио Тальони. Он же создал и дизайн мотоцикла 750GT, на который в 1970 году этот мотор был установлен. К всеобщему изумлению, на трассе в Имоле «Дука-

Moto Guzzi 500CC
V8 1955 года — один из самых необычных гоночных мотоциклов за всю историю мотоспорта. На фото бывший гонщик и коллекционер Сэмми Миллер демонстрирует в 2012 году возможности «Отто» во время Фестиваля скорости в Гудвуде¹.

¹ Англ. Goodwood Festival of Speed — ежегодное соревнование по подъему на холм с участием исторических гоночных автомобилей и мотоциклов. Проводится на территории поместья Гудвуд Хаус в Западном Суссексе, Англия.





В 1978 году Майк Хэйлвуд вернулся на трек, чтобы принять участие в ТТ на Ducati. Публика была уверена, что либо мотоциклу не хватит скорости, либо в нем что-нибудь сломается. Ни одно из ожиданий не оправдалось.

ти» заняли первое и второе места. На верхней ступеньке пьедестала оказался британский пилот Пол Сمارт — он, кстати, приходится зятем легендарному Барри Шину. Победа в этой престижной гонке означала взлет продаж, и вот уже весь мир говорит о Ducati.

А спустя шесть лет произошло нечто еще более невероятное. Несколькими годами ранее бог трека Майк Хэйлвуд, лучший мотогонщик в истории до появления Валентино Росси, ушел из мотогонок в «Формулу-1». И по иронии судьбы, пережив целым и невредимым мотогонки 60-х, в 1974 году, во время Гран-при Германии, он попал в аварию. Травмы были не очень серьезные — перелом ноги и лодыжки, но впоследствии они уже не позволили ему управлять машиной. Хэйлвуд с семьей перебрался в Новую Зеландию, но скоро заскучал и в 1978 году вернулся в мотоспорт, приняв участие в «Турист Трофи». Последний раз его имя значилось среди участников ТТ в 1967 году, и поклонники переживали, что после такого перерыва он не сможет показать класс и безупречная карьера будет запятнана.

Еще больше поводов для беспокойства прибавила новость, что он будет пилотировать Ducati. В основном все склонялись к мнению, что мотоцикл или будет слишком медленным, или взорвется на полпути, или и то и другое. Со времени выигрыша в Имоле в 1972 году мотоцикл почти не изменился, только подрос до 900 кубов — но Хэйлвуд совершил невозможное и выиграл ТТ в классе Formula I. Новый взлет продаж.

Среди участников чемпионата 1978 года также присутствовал гонщик Джордж Фогарти, сыну которого Карлу тогда было 13 лет. Никто тогда не мог и предположить, какую роль Карл в будущем сыграет в формировании репутации Ducati. В 1994 году «Дукати» выпустили спортбайк Ducati 916 и, конечно, захотели продемонстрировать его возможности на чемпионате мира по супербайку.

Благодаря звезде супербайка британцу Карлу Фогарти Ducati 916 стал легендарным мотоциклом: на нем Фогги выиграл три мировых чемпионата. В четвертый раз к мировому первенству его привел потомок 916-го — 996-й.

Легендарная Laverda Jota. Настоящий мотоцикл для настоящих мужчин. Управление его требовало таких физических усилий, что в процессе можно было нормально подкачаться. В конце семидесятых этот красавец, способный разогнаться до 225 км/ч, был пределом мечтаний всех мотолюбителей.



К тому времени Карл Фогарти уже был профессиональным гонщиком и вошел в состав заводской команды Ducati. Фогги был сильным и ярким игроком: быстрый, бесстрашный, он никогда не сдавался и не пасовал перед трудностями. Впоследствии он четырежды завоевывал титул чемпиона супербайка для Ducati — что, несомненно, послужило стимулом для огромного количества проданных 916-х шоссейников, в том числе редкого экземпляра SPS Foggy Rep¹, который сейчас стоит у меня в гараже. Хотя признаюсь, что для меня базовая версия — без всех этих наклеек, громоподобного выхлопа и пугающих модификаций двигателя — гораздо больше соответствует концепции Bella Figura.

Ну а как там поживают остальные? В то время как Ducati только распробовали гоночный спорт, Moto Guzzi сворачивали лавочку. Они предпочли сосредоточиться на производстве своих легендарных шоссейников с V-твинами. Их двухцилиндровые V-образные двигатели отличались от твинов Ducati и Harley-Davidson: цилиндры были расположены не вдоль рамы, а поперек, выступая в стороны перед ногами райдера. С «Харлеями» их объединяло то, что по сравнению с ними газонокосилка выглядит продуктом нанотехнологий и назвать ее садовым инструментом — значит навлечь на себя праведный гнев всех окрестных садоводов. Из спортивных моделей Guzzi известен запущенный в производство в 1976 году 850 Le Mans. Да, такой у меня тоже есть. Он длинный, низкий, идет в комплекте с набором для расточки цилиндров и другими популярными в то время модификациями, и езда на нем больше всего похожа на борьбу с металлическим медведем.

Еще одна легендарная модель Guzzi — California, по неторопливости ее можно сравнить с Harley-Davidson — одним словом, круизер. Джеймсу Мэю в самый раз.

¹ Название Foggy Rep означает «реплика мотоцикла Карла Фогарти». Модель была выпущена в 1998 году ограниченным тиражом в 200 экземпляров.



А еще была Laverda. Эти итальянцы в 70-х создали мотоцикл, мечты о котором не давали спать по ночам мотолюбителям того времени. Он назывался Jota, имел тысячекубовый трехцилиндровый двигатель и звучал как истребитель времен Второй мировой. По данным производителя, он мог развивать скорость до 225 км/ч, что делало его самым быстрым серийным мотоциклом того десятилетия. Это был абсолютно «мужской» мотоцикл: большой и тяжелый, с газом, сцеплением и прочими рычагами которого под силу справиться только настоящему качку. Или тому, кто планирует им стать. Такого у меня в коллекции нет.

Популярность и коммерческий успех итальянских мотоциклов никогда не были постоянной величиной: разгул страстей в этой области вполне соответствовал национальному характеру. Они то взлетали на вершину успеха и признания, то живописно запарывали какой-нибудь важный аспект деятельности — инженерная ошибка, проблемы с правительством, с мафией или с прессой — и пропадали с горизонта, чтобы спустя некоторое время снова во всем блеске выйти на сцену, как будто и не уходили. При всем гоночном успехе MV Agusta им бы продавать шоссейники в огромных количествах — а вот поди ж ты. Вместо того чтобы сокрушаться об упущенных миллионах, на какое-то время они сосредоточились на производстве четырехцилиндровых 600-кубовых туристических мотоциклов. А в 1970 году Agusta презентовала 750 S. Выглядел он потрясно, но почему-то конструкторы решили оставить старую карданную передачу, которая немерено весила и сводила на нет скоростные показатели силового агрегата. В первой половине 70-х Agusta выпускала невообразимо дорогие спортивные мотоциклы, которые могли себе позволить только миллионеры. Затем у нее возникли финансовые проблемы, в 1991 году ее выкупила Cagiva и наняла великого Массимо Тамбурини, чтобы он разработал дизайн для нового мотоцикла. Советую прочитать последнее предложение с итальянским акцентом — просто чтобы изнутри прочувствовать, как устроена реальность итальянских мотопроизводителей. Результатом трудов Массимо стал MV Agusta F4 — мотоцикл, пожалуй, превосходящий по красоте даже Ducati 916. Сегодня Agusta частично принадлежит Mercedes-AMG¹, но, как обычно, ходят слухи, что скоро она окончательно накроется медным тазом.

Вот такие они, итальянские мотоциклы и итальянские мотопроизводители. Темпераментные, непредсказуемые, страстные, безрассудные и хаотичные. Но устоять перед их невероятной красотой очень сложно. В моем случае — невозможно.



Moto Guzzi Le Mans.
Модель MKIII не такая красивая, как оригинальная MKI, и в управлении грубовата, но с характером. Обязательный пункт в коллекции каждого уважающего себя поклонника итальянских мотоциклов.

¹ Подразделение Mercedes-Benz, ответственное за производство более мощных и спортивных моделей и собственных гоночных автомобилей, а также за представление интересов марки Mercedes-Benz в автоспорте.



ИВЕЛ КНИВЕЛ

Попасть в Книгу рекордов Гиннесса не очень сложно — было бы желание. Нужно просто сделать что-нибудь странное, чего раньше никто не делал, желательно многократно и на скорость. Или сидя в ванной. Можно, конечно, в погоне за славой продемонстрировать всему миру свою способность съесть максимальное количество хот-догов, пока идет мюзикл, но большее уважение ваш рекорд заслужит, если он будет подразумевать осуществление чего-либо сложного и опасного. Каскадер Ивел Книвел в своей карьере единственного и неповторимого предпочел сосредоточиться на втором пункте. Это сработало: он держит рекорд по максимальному количеству сломанных костей. За всю жизнь у Книвела было 433 перелома. Сложно такое представить. Наверное, среди них и та крошечная косточка в ухе, которую вечно загадывают в квисах.

Наш герой родился в 1938 году под именем Роберт Книвел в городке Бьютт, штат Монтана, и прожил жизнь, полную риска и опасностей. Или, если быть точным, собственными руками наполняя ее риском и опасностями. Свою карьеру он начал в качестве торгового агента, в чем весьма преуспел, но бросил это дело из-за того, что спустя всего несколько месяцев работы его отказались повысить до вице-президента компании. Тогда он открыл салон Honda. Очевидно, бизнес шел не очень бойко, потому что у Книвела нашлось время взять пару уроков у местного мастера мотокросса и научиться делать вилли и ездить стоя в седле на мотоцикле.

Задолго до этого, в детстве, Книвел стал свидетелем шоу мототрюков, организованного Джоуи Читвудом, после чего часами гонял по округе на своем велосипеде, пытаясь воспроизвести покорившие его трюки. Ну а я в своем детстве старался повторить на велосипеде трюки Ивела — прыгал с самодельной рампы и падал, пытаясь сделать вилли. Сложно представить, что сам Ивел когда-то делал то же самое. Конечно, в детстве он не мечтал вырасти и стать Ивелом Книвелом, но у него был кумир-мотокаскадер, которым он восхищался и старался во всем копировать, так же как мы восхищались и копировали Ивела.

Бизнес по продаже с мотоциклами развалился — что неудивительно, учитывая, что владелец больше времени посвящал изучению трюков и оттачиванию навыков езды стоя в седле мотоциклов с витрины. Предположу, что, когда его товар попадал-таки к поку-

Роберт Крейг «Ивел» Книвел. Шоумен, позер и постоянный клиент травмпунктов Америки и по случаю Лондона. А еще он изобрел торговлю фанатской атрибутикой.

пателю, выглядел он изрядно потрепанным. Когда магазин закрылся, Книвел решил попытать силы в карьере профессионального исполнителя трюков. Врожденный талант продавца ему в этом здорово помог. В Америке от успешного продавца до шоумена один шаг, и Книвел с легкостью его сделал: арендовал площадку, настроил пресс-релиз, спланировал шоу и пустил в продажу билеты. Собравшиеся на шоу зрители смогли лицезреть, как Книвел делает вилли и пролетает на мотоцикле над шестиметровой клеткой с гремучими змеями и парой пум. С этого скромного шоу началась мировая карьера, полная безрассудства и экстрима. Дети и взрослые по всему свету замирали перед экранами телевизоров, в напряжении кусая губы, когда их кумир снова совершал что-нибудь безумное. В ходе этого первого в своей публичной карьере трюка он заложил традицию, которой верно следовал всю свою жизнь: во время прыжка он задел задним колесом ящик со змеями. Единственное, что пошло вразрез с будущей традицией, — удачное приземление. Впрочем, впоследствии он исправил эту ошибку и с завидным постоянством приземлялся неудачно на протяжении всего последующего десятилетия.

В погоне за большим — успехом, деньгами и, видимо, падениями, — Книвел решил, что шоу нужно расширить. Нужно было привлечь больше исполнителей и координаторов трюков — создать убедительное шоу персонажей, которые на потеху публике будут совершать свои маленькие трюки, а сам Книвел сможет сосредоточиться на падении с мотоциклов и ломании собственных костей: в конце концов, рекорд сам себя не установит. Он нашел спонсора, который готов был предоставлять мотоциклы, но тот хотел, чтобы шоу Книвела называлось Evil Knievel and His Motorcycle Daredevils (англ. «Злодей Книвел и его сорвиголовы на мотоциклах»). Книвел не хотел, чтобы его имя ассоциировалось с байкерами-гангстерами вроде Hells Angels, и уговорил спонсора изменить имя с Evil (англ. evil — «злой») на Evel (ничего не значит). Так официально началась легенда Ивела Книвела, а травмпункты перешли в режим готовности.

Премьера нового шоу состоялась в городе Индио, штат Калифорния, и прошла с большим успехом. Деньги потекли рекой. Следующее шоу прошло в калифорнийском городе Барстоу, и Ивел показал новый трюк — прыжок через движущийся мотоцикл. К сожалению, Ивел прыгнул слишком поздно и получил от встречного мотоцикла удар в пах. Я буду вечно сожалеть, что никогда не смогу своими ушами услышать звук, который в этот момент издал Ивел. Едва выписавшись из больницы, наш герой решил, что отличным способом развлечь публику будет прыжок через машины. Травмпункты перешли на усиленный режим ра-

Ивел и его сын Робби практикуют езду на заднем колесе. Робби пошел по стопам отца — в части исполнения трюков на мотоцикле, но не в части переломов. На его счету тоже имеется несколько рекордов. И в отличие от отца, питавшего слабость к «Харлеям», Робби предпочитает более подходящие для такого занятия мотоциклы.





боты. В июне того же года он совершил попытку прыжка через 12 легковых автомобилей и один грузовой фургон. Сегодня благодаря современной науке мы знаем, что по размерам фургон в большую сторону отличается от легковой машины. Но послушайте, наука далеко продвинулась за последние десятилетия, поэтому давайте не будем винить Ивела в том, что в свое время он не знал того, что сегодня известно нам. Тем не менее незнание законов физики не освобождает от последствий их работы, и заднее колесо задело фургон, что дало Ивелу отличный повод сломать руку и несколько ребер. Но Книвел не стоял на месте и к 1967 году добавил к списку полученных травм сотрясение мозга — ловко сработано! А уже в августе он снова решил встретиться на арене с фургоном — и снова проиграл (подозреваю, дело было опять-таки в законах физики), добавив в коллекцию перелом запястья, колена и двух ребер.

Возможно, вам кажется, что Ивел неудачно выбрал себе карьеру? Тут все зависит от того, что считать карьерой. И не забывайте, что он был первым в своем роде. Во-первых, мотоциклы в то время так же отличались от сегодняшних мотокроссовых байков, которые могут выполнить 18 бэкфлипов¹, пока райдер наливает себе джин-тоник, как первые конные экипажи отличаются от сегодняшних беспилотных автомобилей. Свою карьеру Ивел начинал на «Нортонах», а в 70-х перешел на тяжелые харлеевские флет-трекеры² — не

Автодром Онтарио. Ивел на «Харлее» XR750 пролетает над 19 машинами и фургоном. Этот прыжок не привел ни к каким переломам.

¹ Англ. back-flip — сальто через спину на мотоцикле, один из самых опасных и зрелищных мототрюков.

² Мотоциклы для флет-трека — кольцевых гонок по ровной неасфальтированной поверхности.



Ивел готовится к своему самому безумному трюку: попытке перелететь на ракетообразном мотоцикле через каньон реки Снейк. В тот раз все пошло не много не по плану.

очень мощные и с топорной подвеской. Прыгать через дубл-декер на «Харлее» — это все равно что прыгать через дубл-декер на чугунной ванне, внутри которой сидит разъяренный барсук. А проблемы с физикой заключались не только в отсутствии достаточных научных знаний о высоте грузовых фургонов. Сегодня компьютер может симулировать трюк, точно рассчитать траекторию и все вовлеченные силы. Во времена Ивела мужик с карандашом за ухом на глаз прикидывал траекторию и от балды называл скорость. Единственной разновидностью высоких технологий, которой Ивел активно пользовался, были рентгеновские аппараты.

К концу 1960-х воображение Ивела не знало границ (возможно, тут дело в сотрясении мозга). Он совершил прыжок через фонтаны знаменитого отеля Сизар-Палас в Лас-Вегасе: неудачное приземление, перелом тазовой, тазобедренной, бедренной костей, запястья и обеих лодыжек — большой медийный успех. Он верными шагами шел к рекорду и попутно сколачивал неплохое состояние. Но следующий его трюк стал самым шокирующим и запоминающимся. 8 сентября 1974 года наш герой в звездном костюме планировал совершить прыжок через каньон реки Снейк в Айдахо. Для этой безумной затеи он заказал себе паровой ракетобразный мотоцикл, получивший название Skycycle X-2.

Это было грандиозное событие. На площадке присутствовали телевидение и пресса, как следует разогретые речами Ивела. Вот его пристегнули, и толпа благоговейно провожает взглядом Skycycle, мчащийся по взлетной рампе. Увы, посадочный парашют раскрылся слишком рано, и Ивела в его машине отнесло обратно на ту же сторону каньона, откуда он стартовал.

В 1975 году Ивел Книвел привез свой цирк в Лондон. Он планировал перепрыгнуть через 13 двухэтажных автобусов на стадионе «Уэмбли» на глазах у 90 тысяч зрителей. Мне тогда было шесть лет, но я прекрасно знал, кто такой Ивел Книвел. Не потому что читал о нем в газете или видел по телевизору, а потому что у меня был игрушечный Ивел Книвел. В набор входили фигурка Ивела, мотоцикл и рампа с механизмом завода.

Ивел Книвел известен своими трюками и самым длинным в мире списком сломанных костей, но он заслуживает славы и как человек, фактически придумавший мерчендайзинг — продажу сувенирной продукции фанатам. Это потом в магазинах появлялись модели «Тысячелетнего сокола»¹ и фигурки Базза Лайтера², а в 60-х можно было купить разве что куклу Синди. Но кому она была нужна? Ведь Синди — просто кукла. А пластмассовый Ивел

¹ Англ. Millennium Falcon — звездолет Хана Соло из франшизы «Звездные войны».

² Англ. Buzz Lightyear — персонаж франшизы «История игрушек».

стал первой в мире игрушкой, изображающей реального человека, кумира миллионов. В данном случае кумира, фактически собранного из кусочков, как и его крошечные пластиковые версии.

По традиции прыжок на «Уэмбли» прошел неудачно. Возможно, дело таки в недостаточной научности подхода, когда мужик с карандашом за ухом и нулевыми познаниями в физике прикидывал, какой высоты и крутизны должна быть рампа и с какой скоростью Ивелу нужно ехать, чтобы перелететь через 13 автобусов. А может, Ивел невнимательно его слушал. Как бы то ни было, он не смог набрать нужную скорость и задел задним колесом последний автобус. Позже он говорил, что у мотоцикла было что-то не так с передачей. Может, конечно, дело в этом, а может, в том, что выдавший виды мотоцикл с подвеской, мощностью и аэродинамическими показателями как у асфальтоукладчика — не самый удачный выбор, если в ваши планы входит полет, пусть и непродолжительный. Дело закончилось раздробленным позвонком. Отказавшись от носилок, Книвел на весь «Уэмбли» заявил, что это был его последний прыжок. Так и вышло¹.

Каскадерскую карьеру Книвела, без сомнения, можно назвать плодотворной, хоть и не очень удачной. А его зрители чаще задавались вопросом, какие кости он сломает на этот раз. Ну просто ответ на вопрос, получится у него или нет, был вполне очевиден. Наверное, это было все равно что играть в рулетку: какой перелом выпадет на этот раз? Зато его точно можно назвать успешным шоуменом: Ивелу удалось сделать свое имя всемирно известным брендом, а его мастерству зарабатывать на всем могут позавидовать и сегодняшние виртуозы пиара. Но в один прекрасный момент он зашел слишком далеко — накинулся с бейсбольной битой на собственного пиар-менеджера. После этого популярность Книвела стремительно пошла на спад.

И все же мы не ждем от исполнителей трюков бескомпромиссной эффективности, высших навыков социализации и рьяной заботы о своем имидже. Мы ждем зрелищ, и мы их получаем: самовлюбленные безумцы, героически презрев опасности, снова и снова щекочут свои и наши нервы, совершая акты сумасбродства, которые неизбежно заканчиваются катастрофой. Хотя иногда нам нравится, чтобы трюк все-таки прошел успешно и в конце акта сумасбродства безумец улыбался толпе, стоя на своих ногах, а не корчась от боли на носилках «Скорой помощи». Но только иногда. Ивел был героем на мотоцикле. Так было написано на упаковке моего игрушечного Ивела. Вздорный, самовлюбленный, необязательный, упертый, тщеславный и единственный в своем роде: образцовый трюкач и кумир миллионов.



Хорошая новость: в мае 1975 года Ивел на стадионе «Уэмбли» совершил прыжок через 13 дабл-декеров. Плохая новость: приземлился он неудачно и получил перелом руки и таза. Он настоял, чтобы ему помогли покинуть стадион на своих ногах.

¹ В действительности Книвел продолжал исполнять трюки до конца 1970-х гг., успев установить несколько рекордов.



БАРРИ ШИН

В 1975 году мотоиндустрия, с одной стороны, процветала, а с другой — страдала от проблем с репутацией. У истоков мотокультуры стоит фигура одинокого аутсайдера, брутального бунтаря без цели в жизни, плюющего на социальную ответственность и личную гигиену. Такой образ способствовал не самому лучшему отношению к мотоциклам в целом, сводя на нет положительное восприятие этого чудесного изобретения человечества. Мотоциклу нужны были хорошая пиар-кампания и яркая личность, которая стала бы ее лицом. И мы получили такую личность.

Барри Шин был идеальной кандидатурой для восстановления имиджа мотоцикла. Во-первых, он не был фальшивкой. Он выиграл чемпионат мира в 500-кубовом классе в 1976 и 1977 годах. Это сделало его последним среди британских гонщиков, добившихся превосходства в высшем классе Гран-при.

Так что ездить он умел. И он был настоящим, до мозга костей, увлеченным мотоциклистом. А еще, думаю, он был последним профессиональным мотогонщиком, просверлившим в своем гоночном шлеме отверстие для сигареты: не мог отказать себе в удовольствии выкурить сигаретку, стоя на стартовой решетке в ожидании сигнала. Сейчас такого не увидишь... Ну и, определенно, он стал последним в истории мотогонщиком, снявшимся в рекламе лосьона после бритья.

Барри Шин и Стефани Маклин: Пош и Бекс 70-х. Барри нельзя назвать верным партнером, но в конце концов он все же женился на Стефани.



Большую часть своей карьеры Шин отъезжал за Suzuki, выиграв в составе заводской команды мировой чемпионат 76-го и 77-го года в высшем 500-кубовом классе. На фото он на Suzuki RG500 в 1976 году.

Барри перед стартом. На удивление, без сигареты. С тех пор как Шин в 1981 году последний раз в своей карьере выиграл MotoGP в 500-кубовом классе, ни одному британскому гонщику не удалось повторить его успех.



Шин был не просто последним успешным мотогонщиком Британии — он смог изменить образ мотоциклиста в глазах широкой публики. И начал он этот процесс, лежа на больничной койке.

Шин был звездой команды Suzuki, и в 1975 году его отправили на гонку в Дайтону. Там на скорости 280 км/ч у него пробило заднее колесо, и в результате страшного падения он сломал левое бедро, ногу, правую руку, несколько ребер и ободрал всю кожу. Во время гонки на площадке происходили съемки документального фильма, и камеры засняли и страшную аварию, и покалеченное тело Барри. А потом те же камеры сняли Барри, лежащего в больнице: «Да я, в общем, в порядке, если не считать сломанного бедра, ноги и руки».

Таким своим отношением — «ерунда, дело житейское» — он немедленно заслужил обожание мотоциклистов и мотолюбителей по всей стране. Ну а пресса поспешила закрепить этот успех. Благодаря репортажам с трассы и с больничной койки на следующее утро Барри проснулся национальным героем. А еще они привлекли внимание модели Стефани Маклин — настолько, что она развелась с мужем и вышла замуж за Шина. Вместе они стали самой гламурной парой 70-х — как сегодня Дэвид и Виктория Бекхэм.

А еще Шин притягивал к себе правильных людей. Он крепко дружил с Джеймсом Хантом — чемпионом мира по автогонкам 1976 года, заядлым курильщиком и плейбоем. Это были времена, когда профессиональные гонщики обходились без менеджеров и нутрициологов и не пропадали по полдня в спортзале: Шин и Хант практиковали другие способы поддержания формы.

Словом, расстановка сил была такая: с одной стороны, байкеров все еще не пускали в некоторые пабы, а с другой — бабули в очередях обсуждали, что за славный юноша этот Барри Шин. Бабули знали про Барри, потому что про него писали в газетах и показы-

вали по телевизору. Он даже попал на ток-шоу к Майклу Паркин-сону¹ в компании самого сэра Ральфа Ричардсона — театрального актера и заядлого мотоциклиста. Сэр Ральф, в частности, высоко оценил потайной колпачок на бензобаке принадлежавшего Барри Suzuki RG500 Grand Prix, отметив, что с такой конструкцией, случись тебе перелететь через руль, не рискуешь остаться без причиндалов. Шин был суперзвездой: он был чемпионом в высшем классе мотогонки, курил на старте через просверленную в шлеме дырку, не знал отбоя от супермоделей, отшучивался после жутких аварий и болтал с возведенными в рыцарство актерами об их причиндалах. Не жизнь, а мечта.

Шин стал легендой и вместе с собой протащил на олимп славы и мотоцикл. Группа The Barron Knights, играющая в стиле комедийного поп-рока, упоминает Барри в одной из песен: «Он дерзок был, как Барри Шин, умчал в закат под шорох шин»².

В семидесятых полицейский, останавливающий автомобилиста за превышение скорости, спрашивал: «Кем ты себя возомнил, приятель? Стирлингом Моссом?»³ Если он останавливал мотоциклиста, то упоминал Барри Шина.

Все это не могло продолжаться вечно. Иначе не получилось бы легенды. В 1982 году на автодроме «Сильверстоун» Шин снова попал в серьезную аварию. И снова не по своей вине — в этот раз он, выходя из поворота, на скорости 250 км/ч въехал в упавший мотоцикл другого гонщика. Травмы были даже серьезнее, чем после Дайтоны. Шин едва выжил. Но и это его не остановило: две металлические пластины, двадцать семь винтов в костях — и Барри снова в седле. И все-таки после этого падения он уже не смог полноценно вернуться к гоночной карьере. По окончании сезона 1984 года Барри Шин оставил мотоспорт.

Но не насовсем. Ушлый кокни вернулся в конце девяностых, чтобы принять участие в фестивале Goodwood Revival⁴ — и выиграть. В 2002 году у Шина диагностировали рак. Он был уже заметно болен, когда в том же году снова посетил Goodwood Revival. Его встречали, как героя. Барри Шин скончался в марте 2003 года. Барри навсегда останется в памяти тех, кто видел его на трассе, и тех, кто застал времена, когда в пабы не пускали мотоциклистов в кожаных жилетах.

¹ Сэр Майкл Паркинсон — автор и бессменный ведущий легендарного британского ток-шоу Parkinson, выходившего в эфир с 1971 по 2007 г. Шоу проходило в формате беседы; его гостями стали более 2000 знаменитых представителей разнообразных профессий.

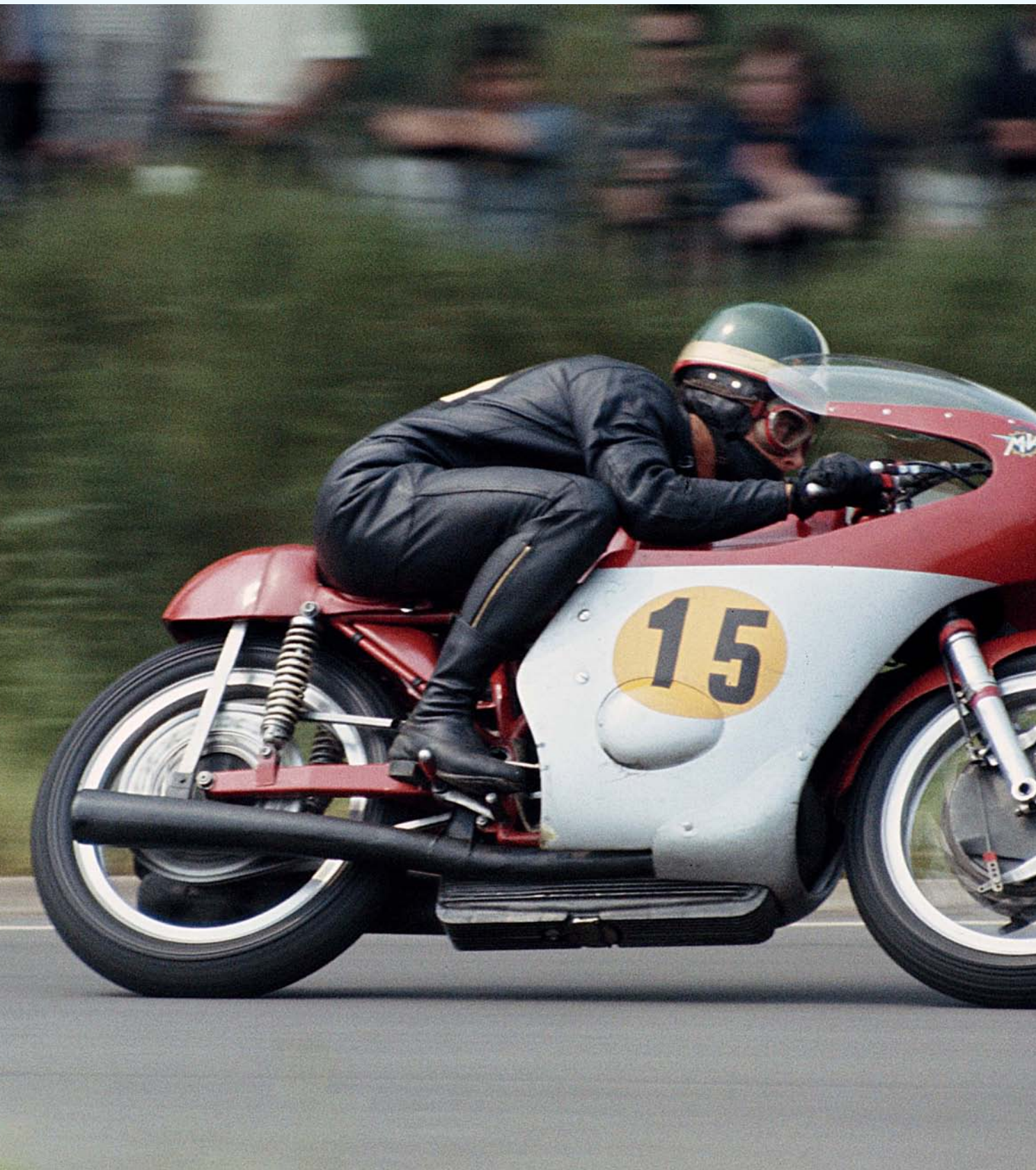
² Англ. He was mean, he set off down the high street like Barry Sheene — строка из шуточной песни про мотоциклистов Live in Trouble, в конце 1977 г. входившей в десятку самых популярных песен группы.

³ Англ. Stirling Moss — популярный британский автогонщик, пилот «Формулы-1» в 1951–1961 гг.

⁴ Goodwood Revival — трехдневный ретрофестиваль, в рамках которого проводятся авто- и мотогонки на технике 1948–1966 годов. Проводится ежегодно с 1998 года на автодроме Goodwood Circuit в Южном Суссексе.

В 2002 году Шин продолжал выигрывать гонки, на этот раз на ретро-фестивале Goodwood Revival. В это время он уже был серьезно болен раком, и через год болезнь заберет его жизнь. Он до самой смерти оставался невероятно смелым человеком — и победителем.







ГОНКИ ТТ

Современные ТТ: кузница героев или рассадник глупцов?

Сегодняшний мир таков, что у человека практически пропала необходимость применять навыки выживания. Светоотражающие куртки, сигнализация заднего хода у грузовиков. Нас всюду окружают знаки, предупреждающие, что с обрыва можно упасть, на льду поскользнуться, на лестнице споткнуться, под дождем намочнуть, горячей жидкостью обжечься, а ядом — отравиться. Они превращают нас в зомби, заставляя перевести наш такой большой, такой умный и многофункциональный мозг, привыкший слушаться инстинктов, в спящий режим. Лишь изредка мы позволяем себе небольшие всплески мозговой активности.

И все же иногда еще можно встретить поводы продемонстрировать возможности нашего мозга в плане выживания: движение на немецких автобанах не имеет скоростных ограничений, однако же они не усыпаны телами умников, решивших, что, раз ограничений нет, надо втопить по полной, и немедленно влетевших в отбойник. Или, например, древнеримский акведук Пон-дю-Гар во Франции: он возвышается аж на 50 метров над рекой. И хотя там нет ограждений и знаков, предупреждающих, что падать с такой высоты может быть неприятно, берега реки не скрыты под телами глупцов, на лице которых застыло выражение крайнего удивления тем фактом, что по воздуху, оказывается, ходить невозможно. Потому что мы не глупы.

Но на другом конце шкалы находятся гонки «Турист Трофи». Сегодняшние ТТ — это прекрасная возможность продемонстрировать, что человечество как биологический вид на самом деле глупо: ежегодно на этих 60,75 километра гибнет несколько человек. Иногда, к сожалению, больше чем несколько. Но ТТ — это возможность доказать, что мы не просто безрассудны, но и безрассудно храбры.

Человечество сегодня раскисло — мы привыкли, что вокруг все безопасно, что правительство о нас позаботится и везде подстелет соломки. Повсюду доминирует культура заботы о жизни и здоровье. Но только не на острове Мэн. Сегодняшние гонки ТТ на порядки быстрее, драматичнее и опаснее, чем когда-либо раньше.



Великий Джоуи Данлоп, победитель рекордных 26 гонок ТТ. Самый приземленный мотогонщик в истории спорта. Скромный, тихий — но чертовски быстрый. Свою последнюю победу он одержал в возрасте 48 лет, всего за несколько месяцев до аварии на эстонской трассе, которая унесла его жизнь.

Британские мотоциклы вылетели с ТТ в начале 60-х, уступив «Хонде» и другим японцам, буквально выкосившим всех европейцев с острова Мэн. И они не собирались сдавать позиции. В 1970-х японцы полностью доминировали в «Турист Трофи», лишь иногда уступая первую ступень пьедестала — как, например, в 1978 году, когда легендарный Майк Хэйлвуд вернулся на трек и выиграл гонку на Ducati. В 60-е «Майк по прозвищу Байк» выигрывал во всех гонках, какие только существовали, — в том числе и в нескольких категориях ТТ.

С момента ухода Хэйлвуда из мотогонок до возвращения в 1978 году прошло 11 лет. За это время Майк успел по выступать в «Формуле-1», но травма лодыжки, полученная на немецкой трассе «Нюрбургринг», не позволила ему продолжить карьеру автогонщика. Никто не ожидал, что после такого перерыва он снова взойдет на пьедестал — однако он выиграл ТТ в категории «Формулы-1» на мотоцикле Ducati. А на следующий год все встало на свои места: Майк снова вернулся на остров Мэн и выиграл в категории Senior на Suzuki.

С конца 70-х ключевым игроком гонок ТТ стал пилот по имени Джоуи Данлоп. Разобрать его ирландский акцент было так же невозможно, как и понять, как ему удастся развивать такую скорость на трассе. На протяжении почти всей карьеры Джоуи выступал за «Хонду». Делом своей жизни он считал езду на мотоцикле и никогда не задумывался о публичной составляющей своей карьеры. Он всегда был сам по себе и любым светским раутам предпочитал ковыряться с мотоциклами. Его и в галстук-то никогда не видели. Впервые он принял участие в ТТ в 1977 году и за последующие годы выиграл 26 гонок. До сих пор никому не удалось побить этот рекорд. В 2000 году в возрасте 48 лет он в последний раз стал чемпионом ТТ — а все-то считали, что он уже слишком стар для супербайков.

Летом 2000 года Джоуи, как обычно, погрузил свой мотоцикл в фургон и отправился в Таллин, где собирался принять участие в местных гонках, как делал уже много лет подряд. Он ездил туда не ради славы, а просто из любви к гонкам. Во время заезда в классе 125-кубовых моторов на мокрой трассе он потерял управление, врезался в дерево и погиб на месте. Похороны проходили в родном городе Джоуи — Баллимони в Северной Ирландии. Проститься с ним пришли 50 тысяч человек.

Большинство считает, что невероятный рекорд Джоуи — 26 побед в ТТ — никогда не будет побит. Но укладчик кирпича из Ланкашира по имени Джон Макгиннес имеет свое мнение на этот счет. В юности Джон тайком проникал на паром, идущий на остров Мэн, смотрел гонки и в конце дня возвращался на обратном пароме домой. Больше всего на свете он мечтал принять участие в гонках ТТ. Конечно же, как и подобает укладчику кирпичей, Джон обладал весьма упорным и целеустремленным характером. В 1996 году

Макгиннес наконец смог попасть на ТТ в качестве участника, и с этих пор его гоночная карьера стабильно шла вверх. На сегодняшний день он выиграл уже 23 гонки. Как и в случае с Данлопом, после того как Макгиннес дважды подряд выступил на ТТ «вхолостую», эксперты немедленно заговорили о том, что его время прошло. А потом в 2015 году Джон выиграл в Senior ТТ, а заодно и обновил рекорд скорости на круге.

И на этом стоит остановиться поподробнее. Макгиннесу на супербайке Honda Fireblade удалось пройти круг протяженностью 60,75 км со средней скоростью 213,561 км/ч. Цифры впечатляют, но стоящая за ними реальность впечатляет куда больше. Вот как все происходит: стартовая линия трассы ТТ находится в г. Дугласе, на Гленкратчери-роуд. Макгиннес и сотни других безумцев стартуют с нее через каждые 10 секунд — поскольку это гонка на время и важна каждая секунда, общий старт здесь немыслим. Доехав до церкви Святого Ниниана — а это всего пара сотен метров от старта, — Макгиннес уже развил скорость более 160 км/ч. К концу стиснутой по обеим сторонам викторианскими домиками Брэй-Хилл он уже разовьет 280 км/ч. На некоторых отрезках трассы его скорость будет приближаться к 320 км/ч.

На современных гонках MotoGP зрители сидят так далеко от трассы, что без телескопа можно и не надеяться разглядеть, что там происходит. На гонке острова Мэн зрители сидят на травке на обочине трассы, буквально в полутора метрах от пролетающих мимо на скорости 300 км/ч байков. Наблюдать за гонкой едва ли не страшнее, чем участвовать. На самом деле, конечно, участвовать страшнее.

На скорости 280 км/ч гонщики пролетают тихую деревеньку Киркмайл, город Рамси, затем возвращаются в Дуглас — и идут на следующий круг. Макгиннес, другие профессиональные гонщики и сотни любителей, соревнующихся на трассе острова Мэн просто ради острых ощущений, — это сегодняшние гладиаторы. Кто-то назовет их безумцами, но в храбрости им никто не откажет. Это настоящие воины, готовые рискнуть всем просто ради того, чтобы почувствовать, как адреналин струится по венам. Они бросают вызов сегодняшнему ультрабезопасному миру. Они — герои сегодняшнего дня.



В затылок Данлопу с его 26 победами дышит бывший укладчик кирпичей Джон Макгиннес — на его счету 23 победы. Несмотря на то что Джону уже перевалило за 40, глупо не верить, что его ждут еще победы.





MOTOGP

Если бы сэр Исаак Ньютон воскрес и оказался на трибунах MotoGP, думаю, увиденное вызвало бы у него не только восхищение, но и недоумение. Для начала, конечно, ему пришлось бы поднапрячься, пытаясь вписать собственную реинкарнацию в представление о монотеистическом Боге как о великом Творце, существование которого подтверждается величием всего сущего. А дальше, думаю, он крепко задумался бы о том, на кой черт нужны были все его научные и теологические трактаты, если спустя столько веков все, на что оказалось способно человечество, — это собираться толпами и смотреть, как отдельные представители вида рядятся в ярко раскрашенные коровьи шкуры и стремятся самоубиться. А еще, думаю, увиденное заставило бы его слегка усомниться в правильности собственных теорий о законах движения и гравитации.

Некоторые из разворачивающихся перед его глазами событий действительно соответствовали его теориям о равных силах действия и противодействия и объектах в состоянии покоя, которые остаются в покое, пока на них не повлияет внешняя сила: казалось бы, все на своих местах. Но только иногда. В основном законы физики тут трещат по швам. Когда смотришь MotoGP, сложно не задаться вопросом: не замешаны ли тут колдовство или черная магия?

Так было не всегда. Мотогонщики во все времена отличались изрядной храбростью — это было обязательным пунктом в описании вакансии, — но раньше они хотя бы подчинялись тем же законам физики, что и зрители, приезжавшие поглазеть на них в деле. Вплоть до 70-х годов XX века посадка райдера на мотоцикле была абсолютно симметричной: задница четко отцентрирована в седле, ягодицы равномерно выпирают в стороны, ноги плотно прижаты к корпусу, подбородок упирается в бак — все для максимальной аэродинамичности на прямых отрезках.

В середине 70-х все изменилось. Пилоты на поворотах стали свешиваться из седла так, что буквально чиркали коленями по земле. Барри Шин одним из первых стал практиковать касание ко-

Если хотите вздремнуть воскресным днем перед телевизором, включите «Формулу-1». В противном случае включите MotoGP — вы будете грызть ногти и подпрыгивать на краешке стула, глядя, как бесстрашные герои несутся на скорости 320 км/ч и чиркают локтями по треку.

леном об асфальт, чем внес сумятицу в ряды приверженцев старой школы. Сегодня гонщики используют специальные слайдеры — пластиковые накладки, которые с помощью липучек крепятся на колени поверх защиты. Барри со товарищи просто-напросто наматывали на колени тканевые ленты: они весьма быстро изнашивались, но под лентами были кожаные штаны, а под ними — собственная кожа, так что коленные чашечки были в относительной безопасности. Сегодня многие цепляют слайдеры даже перед воскресной поездкой за город или вовсе на работу. И я вот что заметил: царапины и потертости на их накладках выглядят очень похоже — как будто их вот только что старательно процарапали болгаркой, а не заработали, вступив в опасный контакт с асфальтом. Но наверняка это мне только кажется.

Настоящие пилоты MotoGP наклоняют байки в поворотах аж на 64 градуса. Это просто безумие. Сами они при этом свешиваются так низко, что чиркают локтем по асфальту. Когда мой локоть касается асфальта, это чаще всего значит, что я живописно навернулся, следом за локтем с асфальтом встретилась моя башка, и плакал мой бонус за безаварийность.

Сегодняшние гонщики вытворяют вещи, заставляющие усомниться в том, что законы физики действуют на всех одинаково. Они закладывают повороты на выжатом тормозе и дрифтуют на газу, оставляя резиной автографы на асфальте. Как и в случае с локтем на асфальте, для меня пробуксовка заднего колеса означает лишь одно: что-то пошло не так, я теряю контроль, потом свое место в седле мотоцикла, и вот уже мне нужно выбрать, что меня больше волнует: насколько сильно досталось мне или моему мотоциклу.

Пилоты MotoGP — сливки мотогоночного сообщества, а лучших из них называют инопланетянами — потому что кроме как инопла-

Их называют инопланетянами, потому что их способности точно не от мира сего. Валентино Росси и Марк Маркес пытаются догнать Хорхе Лоренсо на трассе в Каталонии в 2016 году. Гонку выиграл 37-летний Росси.





нетным происхождением невозможно объяснить их сверхспособности. Но среди этих лучших из лучших есть совсем особенный гонщик, у которого есть отдельное, еще более крутое прозвище: Доктор. Именно эту надпись видят перед собой гонщики, преследующие Валентино Росси в отчаянной надежде, что подвернется возможность его догнать. Их надежды почти никогда не оправдываются.

Как известно каждому фанату «Автостопом по галактике», ответ на главный вопрос жизни, Вселенной и вообще — 42. Для фанатов мотогонки примерно такое же значение имеет число 46: это гоночный номер Росси, который, по словам его соперника и бывшего коллеги по команде Колина Эдвардса, является величайшим райдером всех времен. Техасец так его и называл — The GOAT¹.

Валентино родился в 1979 году. Его отец Грациано Росси также был гонщиком серии Гран-при — вполне успешным, но, конечно, со своим талантливым сыном ему не сравниться. Валентино Росси за свою карьеру одержал больше ста побед в MotoGP во всех возможных классах и категориях, плюс успел отличиться в автогонках. Он не боится пауков, не шепелявит и не имеет внешних недостатков. Иными словами, Росси — очередное доказательство того, что Бог иногда удивительно неравномерно распределяет таланты: Росси не просто привлекательный, талантливый и успешный гонщик, он к тому же остроумный и вообще — крутой.

Посмотрите типичную пресс-конференцию после заезда «Формулы-1»: за столом сидят трое спортсменов, двое из которых из всех сил стараются объяснить, что им помешало выиграть (непод-

Дани Педроса в той же гонке. Он даже мельче меня, и весит, наверное, меньше, чем бензин в баке его мотоцикла. Прекрасный гонщик, но чемпионом так и не стал.

¹ Акроним фразы Greatest of all time — «лучший во все времена». При этом слово goat в переводе с английского означает «козел».

ходящие шины, неподходящее давление в шинах, слишком горячий/холодный/ровный/неровный трек), а третий сидит с совсем несчастным видом, хотя он-то как раз выиграл гонку. А потом сравните с тем, как дает интервью Росси. С улыбкой от уха до уха, как ребенок, увидевший Санту, он восторженно рассказывает, какая «шикарная была гонка, такая интересная борьба, так здорово, просто восторг».

Только Росси, выиграв британский Гран-при в Донингтоне в 1997 году, мог взгромоздиться на пьедестал с луком и стрелами и в шапке Робина Гуда. Только Росси мог в конце заезда остановиться, слезть с байка, заскочить в кабинку уличного туалета, как ни в чем не бывало выйти и поехать дальше на пит-лейн. Вот что значит быть крутым.

Ради справедливости отмечу, что, как мне кажется, все остальные пилоты MotoGP и superbайка, да и вообще все мотогонщики, кайфуют от гонок гораздо больше, чем автогонщики. Возможно, этот кайф неразрывно связан с постоянным чувством смертельной опасности. Конечно, сегодняшние трассы с широкими зонами вылета и гравийными ловушками гораздо безопаснее, чем раньше, в эпоху старомодных и зачастую смертоносных отбойников и барьеров из шин. Но мотоциклы сегодня разгоняются за 300 км/ч, а на такой скорости уже не особо актуально, какого рода препят-

Валентино «Доктор» Росси на Ducati во время свободных заездов, 2012 год. Росси так и не поладил с Ducati, и после двух «неурожайных» лет он вернулся в команду Yamaha — победы вновь пришли.



ствие остановит ваш полет: в любом случае будет так себе. А еще есть страшный сон каждого райдера — хайсайд.

При удачном исполнении хайсайд является впечатляющим мотоэквивалентом трюка с пушкой, выстреливающей человеком-ядром. Но пусть вас не обманывает это сравнение с веселым цирковым зрелищем: в кругах мотоциклистов о хайсайде говорят полушепотом, с ужасом в голосе, как о мифологическом монстре, с которым предпочел бы не встречаться даже самый смелый охотник. Вот что собой представляет хайсайд: заднее колесо теряет сцепление и уходит в занос — чаще всего из-за того, что водитель слишком рано или слишком резко открывает газ, — а потом внезапно восстанавливает сцепление. Казалось бы, это хорошо, но ключевое слово здесь — «внезапно». В результате резкого контакта заднего колеса с землей его подбрасывает вверх, и водитель буквально катапультируется в воздух. Мягко говоря, не самое удачное стечение обстоятельств. Со мной такого не случилось, но любой, кому довелось испытать хайсайд на себе, скажет вам, что этот полет через воздух — один из тех моментов, которые не подчиняются обычным законам течения времени. Мгновения тянутся так долго, что можно многое успеть обдумать. И все же чаще всего свежее испеченный летун думает об одной-единственной вещи, которая заботит его больше всего: неминуемое приземление. Оно, как правило, бывает весьма жестким, даже если летуну повезло и в месте приземления его не поджидают препятствия вроде отбойника или дорожного знака на цементной опоре. Даже инопланетные пилоты MotoGP, которые гораздо устойчивее к травмам — вероятно, потому что у них резиновые скелеты (наука еще не определилась на этот счет), — ломают кости в хайсайдах. Без стирки штанов тоже, думаю, не обходится.



Ух. Йонни Эрнандес демонстрирует нам хайсайд: заднее колесо теряет контакт, возвращает его, пилота в результате выбрасывает из седла. Я или вы после такого вечно бы провели на больничной койке, но у пилотов MotoGP резиновые кости: они, как правило, отделяются легким испугом.



АВСТРАЛИЙЦЫ

Если вам нужно починить мотоцикл, попросите кого-нибудь из Австралии или Новой Зеландии. Обе страны находятся на краю света, и обзавестись собственным мотопромом им не довелось. Поэтому, когда в середине прошлого века какой-нибудь оззи¹ или киви² покупал себе, например, Triumph Bonneville и по получении выяснялось, что в процессе доставки у него что-нибудь ломалось или отваливалось — а это было неизбежно, — наш мотоэнтузиаст вставал перед выбором: либо еще несколько месяцев ждать новый мотоцикл (DHL в то время еще не существовали), либо отправиться в гараж и попытаться смастерить недостающую деталь самому. Официальных данных нет, но можно предположить, что в 50-е и 60-е в Австралии и Новой Зеландии в каждом доме имелся токарный станок, а четверть годового дохода семьи уходила на технический очиститель. До сих пор во всех видах гонок среди механиков и инженеров преобладают выходцы с того конца света. У них это в крови. Плюс членам бригад обслуживания часто разрешают носить шорты, а оззи и киви любят это дело.

Ну а что насчет мотогонщиков? Австралийцы славятся своей суровостью нрава, борются с крокодилами и носят при себе здоровенные ножи. Они ходят по городу с голыми коленками и едят пищу, зажаренную прямо на улице на кишаших сальмонеллой решетках. Отличные исходные данные для мотогонщика! В те годы добраться из Австралии или Новой Зеландии в Британию была целая история. Да и сегодня мало что изменилось, и я хотел бы задать пару вопросов тому, кто придумал так далеко их засунуть. В общем, отправиться покорять Европу решались только самые целеустремленные ребята. Что ж, целеустремленность — еще одна черта, свойственная австралийцам, поэтому решившихся было довольно много. Типичная картина в австралийском порту: кенгуру сидят на берегу и полными тоски карими (они же у них карие? Кто-нибудь, проверьте, если не трудно) глазами смотрят, как очередной героический оззи отряхивает пыль с шорт, натягивает шля-

Мик Дуэн с флагом Австралии после очередной победы в MotoGP. Он побеждал пять лет подряд, с 1994 по 1998 г., не оставляя другим шанса обогнать себя.

¹ Англ. aussie — самоназвание англо-австралийцев, сокращение от Australian — австралиец.

² Англ. kiwi — национальное прозвище и самоназвание жителей Новой Зеландии. Возникло во время Первой мировой войны из-за того, что новозеландские солдаты, служащие на фронтах Европы, имели на рукавные эмблемы с изображением птицы киви. Прочно вошло в обиход после Второй мировой войны.



Австралиец Кит Кэмпбелл верхом на Moto Guzzi на трассе острова Мэн. В 1957-м он выиграл чемпионат мира в классе 350сс, став первым австралийцем, завоевавшим титул чемпиона мира.

пу с пробками и, с пивом в руке, решительно топает по трапу, чтобы отправиться на другой конец света ловить двухколесную удачу. И иногда это оборачивалось успехом. Первым австралийцем, выигравшим мотогоночный Гран-при, стал Кен Кавана из Мельбурна. Кен, чтобы вы знали, — это сокращение от Кенрик, хотя его первое имя — Томас. Он до сих пор жив и в расцвете сил — недавно перевалило за 95.

Впервые Кавана приехал в Европу в 1951 году, но успеха добился через год на Гран-при в Ольстере, а четыре года спустя, в 1956 году, взял пальму первенства на острове Мэн в классе Junior TT. В то время эта гонка еще являлась этапом чемпионата мира. Кавана решил, что, раз уж он заморочился и проплыл 20 с лишним тысяч километров, можно заодно попробовать и автомобильные гонки. Так что он купил себе Maserati 250F и попробовал отобраться на парочку Гран-при. На этапе в Монако в 1985 году Кавана не прошел квалификацию, а в Бельгии у него взорвался двигатель во время тренировочного заезда. Полагаю, потом он его починил при помощи деревяшки и такой-то матери. Для заявившегося в Европу ози это был яркий старт — но не ослепляющий. Антиподов ждало гораздо более яркое будущее, но его время еще не пришло. Хочется списать неудачи на джетлаг, да не получится.

Примерно в это же время еще один мельбурнский гонщик по имени Кит Кэмпбелл сел на корабль и приплыл в Европу. В составе команды Moto Guzzi Кэмпбелл выиграл чемпионат 1957 года в 350-кубовом классе и стал первым австралийским мотогогонщиком, завоевавшим титул чемпиона мира. К несчастью, год спустя Кэмпбелл погиб во французском Кадуре, участвуя в Гран-при в классе 500-кубовых моторов.

Еще несколько австралийских пилотов последовали примеру Каваны и Кэмпбелла, но никому из них не удалось вписать свое имя в историю, и что еще более важно, ни одному не удалось покорить элитный 500-кубовый класс. А потом появился Уэйн Гард-

Уэйн Гарднер первым из австралийцев добился первенства в гонках высшего класса, заняв первое место в MotoGP 1987 года в 500-кубовом классе. На фото он на superbike Honda CB1100R в 1982 году.

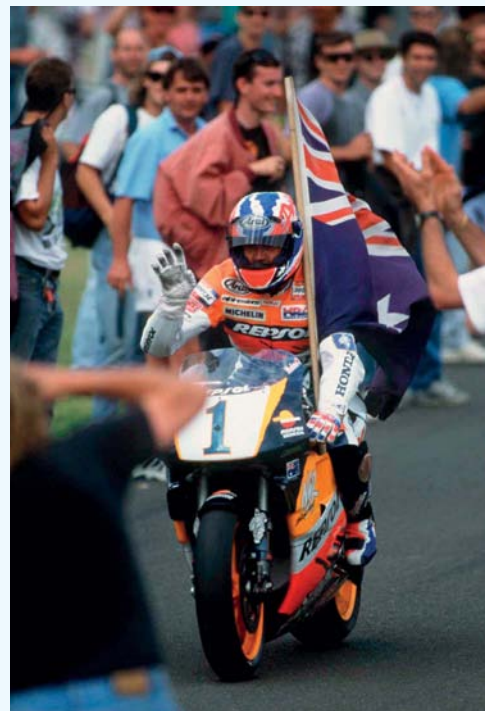


нер из Вуллонгонга — городишки в Новом Южном Уэльсе¹. Гарднер был один из тех неприятных людей, которым все дается легко. Лично я считаю, что это незавидная черта характера: она не позволяет в полной мере отдать должное благородному процессу познания, свойственному человеку, — когда ты изучаешь что-то новое, делаешь все не так, учишься заново, снова все делаешь не так, сдаешься и берешься за что-то другое, надеясь, что никто не заметил твой провал. И все же, несмотря на такой свой недостаток, юный Уэйн купил подержанную гоночную версию Yamaha TZ250 — и в первом в своей жизни заезде занял второе место. На следующий год он чуть поднапрягся и занял первое место. В 1981 году уже необязательно было тащиться в Европу на корабле, поэтому в Великобританию Гарднер прилетел на самолете. Там он на Kawasaki принял участие в Британском чемпионате по superbайку. Его выступление настолько впечатлило «Хонду», что они пригласили его в свою команду «Формулы-1» (чемпионат для больших четырехцилиндровых моторов).

Успехи Гарднера в «Формуле-1» еще больше впечатлили «Хонду», и они выставили аса из Вуллонгонга — хотя, зная любовь оэзи к сокращениям всего на свете, думаю, соотечественники называли его просто Вуви — на некоторые заезды в 500-кубовом классе MotoGP 1983 года и на весь сезон в 1984-м. В восьмидесятых 500-кубовые гоночные мотоциклы были настоящими машинами смерти, которые даже в заглушенном состоянии производили впечатление, что прямо сейчас продумывают новые изощренные способы прикончить своего наездника. К 1987 году Гарднеру удалось — насколько это вообще возможно — приручить свою «Хонду», и он стал первым австралийцем, выигравшим мировой чемпионат в классе 500 см³. Его победа так взбудоражила соотечественников, что в 1989 году Австралия устроила собственный Гран-при на автодроме Филлип-Айленд. Гарднер выиграл соревнования, чем, полагаю, остался весьма доволен. В тот год в одной команде с Уэйном выступал еще один австралиец по имени Майкл Дуэн. Как мы помним, австралийцы никогда не упускают шанса сократить имя — подозреваю, они считают, что буквы облагаются налогом, — так что Майкл более известен под именем Мик Дуэн.

В 1992 году у Дуэна были все шансы выиграть мировое первенство, но во время тренировки на Гран-при Нидерландов в Ассене он попал в серьезную аварию и сломал ногу. Для мотогогонщика сломать ногу — все равно что для нас с вами сломать ноготь: обычно это никого не останавливает. К сожалению, с восстановлением ноги возникли осложнения — вплоть до того, что речь зашла об ампутации. Но без этого все-таки удалось обойтись. И хотя Мик так до конца и не восстановил ногу, он смог вернуться

Очередной победный круг почета от Мика Дуэна. Его карьера завершилась раньше времени из-за травмы: в 1999 году, во время подготовки к Гран-при Испании, он серьезно сломал ногу, которую уже ломал раньше. О восстановлении, увы, не могло быть и речи.



¹ Англ. New South Wales — штат в восточной части Австралии, административный центр — г. Сидней.

в седло «Хонды». Другими словами, нога все еще была на месте и гнулась примерно там, где надо. Правда, правая лодыжка больше не работала и он не мог управлять задним тормозом, поэтому ему сделали ручной дублер — и это неплохо сработало: в 1994 году Мик выиграл чемпионат в 500-кубовом классе. И в 1995-м. И в 1996-м. И в 1997-м. И в 1998-м. В сезоне 1997 года он выиграл 12 гонок, еще в двух пришел вторым и в последней сошел с дистанции. И все это с увечной ногой. Только великие Джакомо Агостини и Валентино Росси завоевали больше побед в элитном классе (что доказывает, что итальянцы даже круче австралийцев). Дуэн оставил гоночную карьеру в 1999 году, после того как попал в аварию и снова сломал ногу в нескольких местах. Он был храбрецом, но не безумцем.

Ну а пока Гарднер покорял Европу, в Квинсленде¹ родилась новая звезда по имени Кейси Стоунер. Он буквально шагнул из детской кроватки за руль мотоцикла: в возрасте четырех лет Кейси принял участие в спидвее в возрастной категории младше 9 лет. Ему пришлось поднабраться опыта, чтобы научиться побеждать. Первая победа ему досталась в почтенном возрасте шести лет. С тех пор он продолжал в том же духе: к 14 годам Стоунер завоевал 41 титул в гонках на грязевом овале и на длинном треке и выиграл 70 первенств штата.

В 14 лет можно участвовать в гонках в Великобритании, так что вскоре семья Кейси погрузилась в самолет. Летели они экономклассом, да и жили тоже: первое время Кейси с отцом жили в трейлере. Первым европейским соревнованием, в котором Стоунер выступил за команду Aprilia, стал чемпионат Великобритании в классе 125cc 2000 года. К 2006 году у него за плечами уже были выступления в MotoGP в 250-кубовом классе, и теперь Стоунер стал пилотом частной Honda в королевском классе. Уже во второй гонке Кейси завоевал поул-позишн, но в целом сезон стал не очень удачным: было много падений, и лучшим результатом стало второе место в Гран-при Турции.

В следующем году Стоунер перешел в команду Ducati и принес чемпионский титул благодаря одержанным им десяти победам. Казалось бы, впереди его ждала долгая успешная карьера. Но Кейси оказался непростым персонажем. Он вернулся к «Хонде» и в 2011 году выиграл титул чемпиона мира. А потом, на самом старте сезона-2012, Стоунер поразил весь мир объявлением, что в конце года уходит из гонок. И это в возрасте всего 26 лет! Но почему? Потому что помимо традиционной австралийской целеустремленности и непоколебимости ему была присуща еще одна национальная черта — отвращение к грязным играм. Кейси не нравились порядки, царившие в современном MotoGP: он публично заявлял, что предпочел бы соревноваться во времена Уэйна Гарднера, когда гонки были суровыми, противостояние — честным, а соперники получали удовольствие от борьбы. И он рассудил так: если гонки на скорости 300 с лишним километров в час не приносят удовольствия — зачем вообще рисковать?

¹ 2-й по площади штат на северо-востоке Австралии.



На этой пресс-конференции на австралийском острове Филлипа в 2005 году Кейси Стоунеру всего 19 лет.

В 2007 году Стоунер завоевал титул чемпиона в команде Ducati, в 2011-м — с Honda, а в конце следующего сезона, в почтенном возрасте 26 лет, неожиданно оставил мотоспорт. На фото он во всей красе крутит финты на «Хонде».







ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В изложенной выше краткой истории мотоцикла кое-чего не хватает. Чего-то, о чем частенько думают все мотоциклисты — и не только потому, что очередной персонаж только что совершил маневр, не удосужившись перед этим посмотреть в зеркало заднего вида и в итоге, вполне вероятно, выписал едущему сзади мотоциклисту билет в один конец — на мотосвалку в небесах. Я, конечно же, имею в виду машины. Некоторые делят все человечество на два непримиримых лагеря: мотоциклистов и автомобилистов. Кто-то видит в этом противостоянии чуть ли не смысл жизни. Но такой средневековый взгляд не более уместен, чем попытка поделить человечество на водителей и пешеходов. Во-первых, очень многих людей можно отнести к обеим категориям. Возьмем, к примеру, пешеходов. Вы сидите в машине, а перед вами через дорогу плывет нечто в наушниках, уткнувшись в телефон — наверняка шлет своим приятелям по йоге фото пенки на своем кофе. Вы можете полыхать праведным гневом, но нет никакой гарантии, что перед вами «типичный пешик»: вполне вероятно, этот товарищ идет из офиса к своему суперкару Nissan GT-R, по дороге просматривая сводки с «Нюрбургринга», чтобы понять, что его ждет на выходных. Кто знает? Аналогично, пустоголовый идиот на фуре, выскочивший перед вами на дорогу, во-первых, скорее всего, не имел целью вас убить, а во-вторых, по выходным, может, так же гоняет на байке, а по будням пашет водителем фуры, чтобы заработать достаточно денег на поддержание в безупречном состоянии своего винтажного Honda RC30.

Так что я совсем не сторонник жесткого разделения по принципу «машина или мотоцикл». Как и все дети, я мечтал поскорее получить возможность управлять хоть каким-нибудь транспортным средством. Не важно каким. Когда мне было восемь, я, например, мечтал о трехколесном автомобиле. Почвой для мечтаний послужили слова одноклассника, что трицикл, если у него нет заднего хода, можно водить с 16 лет. К несчастью, в наши восторженные обсуждения этой новости вкралась фундаментальная ошибка в интерпретации законов, и когда я спустя пару недель вывалил свои планы по обладанию трициклом отцу, мои мечты были разбиты в пух и прах.

Оказалось, что реальность очень сильно отличается от версии, от которой отталкивались мы с приятелем. Папаша долго разглаголь-

Сложно выбрать одного любимца, но с этим Indian у нас любовь на века. Он — воплощение стиля (с. 194).

ствовал на предмет разных видов прав и страховок — я отключился, как только понял, что не сидеть мне в день своего шестнадцатилетия за рулем алого Reliant Robin¹ с литыми дисками. Вскоре во время очередного неформального собрания общества юных автолюбителей на школьном дворе один из коллег заявил, что, когда нам исполнится четырнадцать, мы официально сможем водить трактор. И снова мы погрузились в мечты и безумные планы. В школьной библиотеке — про интернет тогда и не слыхивали — мы подняли информацию по тракторам и обнаружили, что эта скромная сельскохозяйственная техника даже гораздо интереснее машин. Во всяком случае, всяческих рычагов у них было куда больше. Но наши мечты вновь были разбиты о суровую реальность законодательства, а также практичности, налоговой целесообразности и того факта, что в Бирмингеме трактор не считается приемлемым видом транспорта.

А потом я обнаружил, что с 16 лет я могу легально управлять мотоциклом. Это же на целый год раньше, чем автомобилем! Внезапно мечта о водительских правах уже не казалась такой захватывающей. Ну а открытие это повлекло за собой последствия, в каком-то смысле определившие всю мою жизнь. Я грезил мотоциклами во сне и наяву, и когда в день своего шестнадцатилетия я наконец сел за руль подержанного полтинника Honda, началась моя новая жизнь.

Значит ли это, что мои мечты о мотоцикле — всего лишь плод детского желания поскорее повзрослеть? Если бы я в один прекрасный момент узнал, что закон разрешает с 12 лет водить роторатор — расписывал бы я сейчас в этой книге несравнимые преимущества этой садовой техники, способной даровать нам настоящую свободу и почувствовать новые грани счастья и восторга? Нет. Я, как и сотни моих сверстников тогда, как тысячи и миллионы сегодня, мечтал именно о мотоцикле, потому что он так отличается от всех других транспортных средств: в нем есть нечто такое, что отзывается в самой глубине нашего естества. Да, он воплощает собой саму суть движения и, как я уже говорил в начале этой книги, возможность путешествовать, перемещаться быстро и далеко, что в эволюционном смысле значит доминировать и процветать. Но ведь если подумать, путешествовать можно и на автобусе? Возможно, весь секрет в размере. Если подумать, размер мотоцикла — как раз то, что надо. Он ведь, по сути, примерно с нас размером. Что, если на каком-то подсознательном уровне это для нас очень важно? Машина для нас — что-то большое. Мы находимся внутри нее, управляя ею изнутри. Совсем другое дело — мотоцикл. Мы сидим не в нем, а на нем; мы словно обнимаем его ногами и руками. Возможно, это запускает в нашем мозгу какие-то древние нейронные связи, связанные с доминированием, а может, наоборот, вызывает ощущение товарищества и поддержки — факт остается фак-

¹ Трехколесный автомобиль, выпускавшийся английской компанией Reliant Motor Company с 1973 по 2002 г. До 2001 года для управления этой моделью было достаточно мотоциклетных прав.

том: ехать на мотоцикле — значит держаться за него, чувствовать с ним эмоциональную связь, сливаться в единое целое. По сравнению с этим управлять машиной — все равно что копировальным станком. Поэтому путешествие на мотоцикле превращается в путешествие в компании с мотоциклом. Мотоцикл и мотоциклист путешествуют вместе, вместе исследуют новые земли, преодолевают дорожные трудности и переживают события, что происходит с ними в пути. Наравне с мотоциклом нас поливает дождь и жарит солнце, на нас одинаково действует гравитация, а в случае ЧП нам одинаково достанется от асфальта или от внезапно возникшего по курсу столба. Все, что происходит в дороге, мы делим поровну: машина и ездок едины и равны.

Спустя год долгожданной колесной свободы, обретенной в 16, я, как и многие, пересел на машину. Мне тогда показалось, что я совершил предательство. Могут ли ощущения от вождения машины в 17 сравниться в яркости с ездой на мотоцикле в 16? На самом деле вполне могут. В машине можно было вместе с друзьями отправляться в поиски приключений в другие города, на тусовки, в горы или на море. Плюс машина давала мне свободу в выборе прикида. Если на мотоцикле у меня не было вариантов — заляпанные маслом кожаные штаны и выдавшие виды ботинки, то, отправляясь куда-то на машине, я мог одеться соответственно мероприятию. Но любовь к мотоциклу уже пустила корни в моем сердце, и через год после того, как я получил водительские права — и на смерть ушатал свою первую тачку, — я начал присматриваться к мотоциклу побольше. Вскоре у меня появился Suzuki GP100, потом Honda, потом еще одна Honda, потом Yamaha — в общем, завертелось: мечтаешь, копишь, разбиваешь, чинишь, меняешь, гоняешь, чинишь, разбиваешь — и гоняешь, гоняешь, гоняешь...

Я такой не один

Мотоциклистов объединяет чувство товарищества. Мы коротко уже касались этого явления. И это очень важное чувство — возможно, потому, что сегодня его так редко можно встретить где-то еще в жизни. И каждый раз, встречая на трассе другого мотоциклиста, вы чувствуете с ним мимолетную, но отзывающуюся в самой глубине естества связь. И это чувство товарищества распространяется не только на других мотоциклистов, но и на сам мотоцикл. Ночная поездка по залитым дождем холмам — это совершенно особый, ни с чем не сравнимый кайф, и он принадлежит только мне и моему байку. В шестнадцать лет во время таких вылазок мое воображение рисовало образы из хеви-метала, и я гнал что есть мочи, чтобы дьявол с нашивки на спине не смог до меня дотянуться. Эти картины до сих пор иногда встают перед моим внутренним взором, и под шлемом я скалюсь и кричу во всю глотку. А если мой байк ломался, я не бросал его на обочине, а катил, поливаемый дождем, продуваемый ветром, всю дорогу до конца, а если катить



было слишком далеко — находил какой-нибудь сарай или навес, чтобы попытаться решить проблему, которую и сердцем, и разумом считал нашей общей проблемой. Когда мой лучший друг разбил мой Suzuki GP100, я злился не на друга, а на себя. Я предал свой мотоцикл, отдал в руки того, кто оказался его недостоин — а заплатился за это не я, а мотоцикл.

Да, я разбивал свой мотоцикл. А если точнее, я разбивал свои мотоциклы. Меня сбивали машины, я падал на льду, ошибался со сцеплением на грязи и щебенке, слишком резко, слишком медленно и слишком поздно поворачивал — в общем, проходил многое из того, что бывает с мотоциклистами, но далеко не все — потому что на все никакой жизни не хватит. Но не думайте, что мне нравится падать. Мне это совершенно не нравится, и я очень надеюсь, в будущем меня минует такая участь. Для меня авария — это само по себе предательство того, что мне дорого. Если я разобьюсь и сломаю собственную жизнь, делая то, что люблю больше всего в жизни, — что мне останется? Так что я стараюсь быть осторожным. Не хочу поломаться так, что потом вообще больше не смогу ездить.

Мы давно вместе...

Мотоцикл побывал с нами в самых разных передрягах. Мы брали его с собой и в пир, и в мир. Он был с нами на войне, в мародерских набегах, мы за него дрались и похищали его. Мотоцикл стал для нас отличным инструментом, позволившим продемонстрировать вселенной наши технические возможности, воображение, креативность, тягу к приключениям и путешествиям, а также наше стремление взаимодействовать друг с другом. В следующий раз, когда увидите на дороге мотоцикл, возможно, он будет везти мерзкого типа, замышляющего темные делишки, а возможно, новое сердце для кого-то, кого дома очень ждут дети.

На мотоцикле ли лежит ответственность за все те движения, события и реакции, что окружают его с момента рождения более века назад? Конечно, нет. Рождение и развитие мотоцикла стало отражением чего-то, заложенного внутри нас. Нам нужен был мотоцикл, и мы его создали. Все, что мы делали с ним потом, все, воплощением чего он для нас стал, все изменения, которые он претерпевал вместе с нами, — лишь выражение нашей человеческой натуры. И мне кажется, мы все это принимаем как само собой разумеющееся. Если посмотреть, например, как мотоциклы изображают в фильмах, — это становится очевидно. Машина в фильме часто становится важным действующим лицом. Мустанг из «Буллита»¹, Генерал Ли из сериала «Дюки из Хаззар-

¹ «Буллит» (англ. Bullitt) — фильм 1968 года в жанре полицейского триллера. Содержит сцену автомобильной погони с участием автомобиля Ford Mustang, ставшую одной из самых влиятельных в мировом кинематографе.



С 1902 года и по сей день мотоцикл и дорога дарят нам чувство свободы.

да»¹, диснеевский «Жук» Херби², машина-убийца Кристина³ или сказочный летающий автомобиль Пиф-паф Ой-ой-ой⁴ — все они являются не просто средствами передвижения, а главными героями фильма, за чьими приключениями мы следим затаив ды-

¹ «Дюки из Хаззарда» (англ. The Dukes of Hazzard) — американский телесериал 1979–1985 гг., главные герои которого ездили на Dodge Charger с изображением флага Конфедерации на крыше, имеющем прозвище «Генерал Ли» в честь знаменитого военачальника Конфедерации.

² Херби — герой нескольких фильмов студии Disney, одушевленный автомобиль марки Фольксваген «Жук».

³ «Кристина» (англ. Christine) — фильм 1938 года, экранизация одноименного романа Стивена Кинга о машине марки Plymouth Fury по имени Кристина, одержимой злым духом.

⁴ «Пиф-паф Ой-ой-ой» (англ. Chitty Chitty Bang Bang) — британский музыкальный фильм 1968 года об эксцентричном изобретателе, превратившем старый гоночный автомобиль в летающую чудо-машину, которую он назвал Chitty Chitty Bang Bang.

хание. Если же в фильме фигурирует мотоцикл — история чаще всего разворачивается вокруг ездока, его жизни или приключений. И чаще всего это история, в которой мы можем узнать себя и свою жизнь. Такова и роль мотоцикла в нашей жизни: в центре фильма может быть неприкаянный одиночка, обкуренный искатель приключений, банда гангстеров или группа переживающих кризис среднего возраста индивидуумов, решивших исполнить свои мечты, пока не стало слишком поздно, — история так или иначе крутится вокруг личности, а мотоциклу принадлежит лишь роль второго плана.

...и расставаться не собираемся.

В сегодняшней реальности роль мотоцикла, вероятно, актуальнее, чем когда-либо. Просто в силу размера поездки по загруженным улицам на работу на мотоцикле выглядит разумнее, чем на машине. Но дело не только в физической практичности. В общественном транспорте или в машине очень легко почувствовать одиночество и отчуждение. Поездка же на мотоцикле, особенно в стране, где в силу дешевизны и доступности это основной вид транспорта, выливается в активное социальное взаимодействие. Поравнявшись с другим мотоциклистом в открытом шлеме, сложно удержаться от приветственного кивка и улыбки. Стоя на перекрестке и болтая, вы смотрите друг другу в глаза, дышите одним воздухом, вас одинаково припекает солнце или поливает дождь — другими словами, вы на одной волне. После такой встречи дорога до пункта назначения покажется вам приятной вечеринкой.

Как и во все времена, многим из нас в жизни необходима мобильность. И как и раньше, мобильность часто позволяет обеспечить стабильное финансовое положение и наслаждаться жизнью настолько, насколько это возможно. А еще это важная составляющая социального равенства и равных возможностей. Мне доводилось общаться с мотоциклистами из Уганды, для которых одноцилиндровый агрегат индийской сборки — это средство к существованию, инструмент коммуникации, грузовой транспорт, скорая помощь и даже катафалк. Производство мотоцикла дешевле автомобиля, требует меньших ресурсов, его легче и дешевле транспортировать, на перевозку пассажира (или пассажиров — кое-где я видел мотоциклы аж с пятью наездниками) требуется меньше топлива. А когда придумают, как решить проблему хранения или выработки электричества, в свои права вступит электрический мотоцикл, и начнется новая эпоха в эволюции мотоциклов.

Но на самом деле, сколько ни философствуй, ответ на все вопросы — вот он, стоит у меня в гараже. Может, и у вас тоже. Так идите же к нему; пока греется мотор, наденьте шлем и перчатки, садитесь в седло — и выезжайте на дорогу. Просто выезжайте на дорогу. Потому что именно в этом и заключается вся суть.

СПИСОК ОРГАНИЗАЦИЙ, ПРЕДОСТАВИВШИХ ИЗОБРАЖЕНИЯ

Были приложены все усилия, чтобы найти и связаться со всеми правообладателями. Издатели будут рады при первой же возможности исправить любые ошибки или упущения, доведенные до их сведения.

- The Advertising Archives 128, 139
AF Archive / Alamy 103 (вверху)
Andy Drysdale / REX / Shutterstock 166
Anton Want / BCESPORT / Getty 166
Bettmann / Getty 68, 104, 171
Bill Snelling 76 (вверху)
Bob Masters / Alamy 8
Bob Thomas / Getty 174
Cameron Spencer / Getty 192
Columbia / The Kobal Collection 105, 107, 108, 109
Cristina Quicler / AFP / Getty 186
Daily Express / Hulton Archive / Getty 138
David Ashdown / Keystone / Getty 173
Division of Work & Industry, National Museum of American History, Smithsonian Institution 5 (вверху)
Don Morley / Getty 165
Ellis O'Brien ii–iii, iv–v, vi, 10, 15, 16, 26, 42, 91, 132, 144, 146, 147, 148, 156, 162, 194, 198, 200
Fairfax Media / Getty 45
Fox Photos / Getty 60, 64, 85
Frank Monaco / REX / Shutterstock 94, 102
Fratzer / Ullstein Bild / Getty 158
Fred Musto for the Mustograph Agency 48
Getty 14, 178
Graham Wood / Associated Newspapers / REX / Shutterstock 95
Harrison / Topical Press Agency / Getty 35
Heinz Kluetmeier / Sport Illustrated / Getty 172
Henny Ray Abrams / AFP / Getty 2
Heritage / Getty 69, 90
Horace Abrahams / Getty 87
ITV / REX / Shutterstock 96, 97
IWM / Getty 86
Joan Cros / Nur Photo / Getty 184
John Dominis / The LIFE Picture Collection / Getty 110
Kawasaki Heavy Industries 133, 134, 135, 136, 137
Leo Mason / Popperfoto 143
LH Images / Alamy 112
Linden Adams Photography / Getty 181
Lluís Gene / AFP / Getty 183
Malcolm McNeill / Mirrorpix 101 (внизу)
Malindine / Mirrorpix 101 (вверху)
Manx iMuseum 71, 78, 79, 120
Mark Weiss / WireImage / Getty 168, 170
Martyn Goddard / Alamy 175
Mary Evans Picture Library 7 (слева), 11, 20, 21, 30 (вверху), 41, 43, 51, 53, 88
Mauritius Images GmbH / Alamy 155
Max Mumby / Indigo / Getty 103 (внизу)
MF1 collection / Alamy 9
Mike Cooper / BCESPORT 188
Mike Cooper / BCESPORT / Getty 191
Mirco Lazzari gp / Getty 193
Money Sharma / AFP / Getty 37
Mortons Archive 5 (внизу), 7 (справа), 12, 13 (все), 17, 18 (все), 19 (все), 25, 29, 30–31 (внизу), 33, 50, 52, 55 (оба), 57, 74, 75, 76 (внизу), 77, 114, 115, 116, 121, 124, 126, 127, 129, 130, 131, 140, 141 (вверху), 151, 152, 154, 160, 163, 190
National Motor Museum / Heritage Images / Getty 159
National Motor Museum / REX / Shutterstock 167
National Motorcycle Museum 6, 24, 40, 65, 70
National Motorcycle Museum / REX / Shutterstock 28
Nils Jorgensen / REX / Shutterstock 89
Past Pix / Getty 82
Past Pix / SSPL / Getty 38
Pat Hathway / caviuws.com 99
Pbggveeries / Alamy 164
Peter Stackpole / The LIFE Picture Collection / Getty 149
Planet News Archive / SSPL / Getty 46
Quinn Rooney / Getty 188
RacingOne / Getty 66, 67, 141 (внизу)
Reg Speller / Getty 84
Richard Young / REX / Shutterstock 177
Rob Wöceis / REX / Shutterstock 111
Robert Altman / Getty 100
Robert Cianflone / Getty 161
Roger Viollet / REX / Shutterstock 81
Ross Mathews / Alamy 142
Simon Miles / Getty 180
Sovfoto / Getty 86
SSPL / Getty 22, 23, 25
Suzuki Motor Corps 122, 123, 125, 176
Takeyoshi Tanuma / The LIFE Picture Collection / Getty 118
Topical Press Agency / Getty 34, 36, 62, 63, 72 (оба), 73 (оба)
Tristan Savatier / Getty 49
Ullstein Bild / Getty 93
Universal History Archive / Getty 58
Vladimir Rys Photography / Getty 185
W.G. Frazier / Motorcycle Adventurer 44 (оба)
Windmill Book / Getty 80

ЛУЧШИЕ КНИГИ О БИЗНЕСЕ С ЛОГОТИПОМ ВАШЕЙ КОМПАНИИ? ЛЕГКО!

Удивить своих клиентов, бизнес-партнеров, сделать памятный подарок сотрудникам и рассказать о своей компании читателям бизнес-литературы? Приглашаем стать партнерами выпуска актуальных и популярных книг. О вашей компании узнает наиболее активная аудитория.

ПАРТНЕРСКИЕ ОПЦИИ:

- Специальный тираж уже существующих книг с логотипом вашей компании.
- Размещение логотипа на супер-обложке для малых тиражей (от 30 штук).
- Поддержка выхода новинки, которая ранее не была доступна читателям (50 книг в подарок).

ПАРТНЕРСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ:

- Рекламная полоса о вашей компании внутри книги.
- Вступительное слово в книге от первых лиц компании-партнера.
- Обращение первых лиц на суперобложке.
- Отзыв на обороте обложки вложение информационных материалов о вашей компании (закладки, листовки, мини-буклеты).



У вас есть возможность обсудить свои пожелания с менеджерами корпоративных продаж. Как?

Звоните:

+7 495 411 68 59, доб. 2261

Заходите на сайт:

eksmo.ru/b2b



Поездки на мотоцикле могут сопровождаться холодными ветрами, проливными дождями, надоедливой жарой, плохими дорогами, а каждая оплошность на трассе норовит обернуться самыми разными последствиями.

Тем не менее именно это вызывает у человека несравнимые эмоции и дарит ощущение свободы, чему невозможно сопротивляться. Но что именно будоражит человека и заставляет сердце биться быстрее?

РИЧАРД ХАММОНД ДЕЛАЕТ ПОПЫТКУ ОБЪЯСНИТЬ ЭТО ЯВЛЕНИЕ, ЗНАКОМА ЧИТАТЕЛЕЙ С ИСТОРИЕЙ МОТОИНДУСТРИИ ОТ ПЕРВЫХ ПРОТОТИПОВ ДО СОВРЕМЕННЫХ ВОПЛОЩЕНИЙ.

Остроумно написанная и богато иллюстрированная «**ИСТОРИЯ МОТОЦИКЛА**» – это безопасная, но все равно захватывающая поездка как для опытных байкеров, так и для тех, кто хочет приобщиться к мотокультуре.






ISBN 978-5-04-100538-2



9 785041 005382 >

БОМБОРА
ИЗДАТЕЛЬСТВО

БОМБОРА – лидер на рынке полезных и вдохновляющих книг. Мы любим книги и создаем их, чтобы вы могли творить, открывать мир, пробовать новое, расти. Быть счастливыми. Быть на волне.

   bomborabooks bombora.ru