

Минский мотозавод отпраздновал свое 60-летие презентацией десятка новых моделей, совсем не похожих на классические «Минчаки». Мы съездили в столицу Беларуси, побывали на выставке, посетили завод и протестировали самые интересные новинки

Новейшая Минская ИСТОРИЯ



R 250 — M1NSK

60

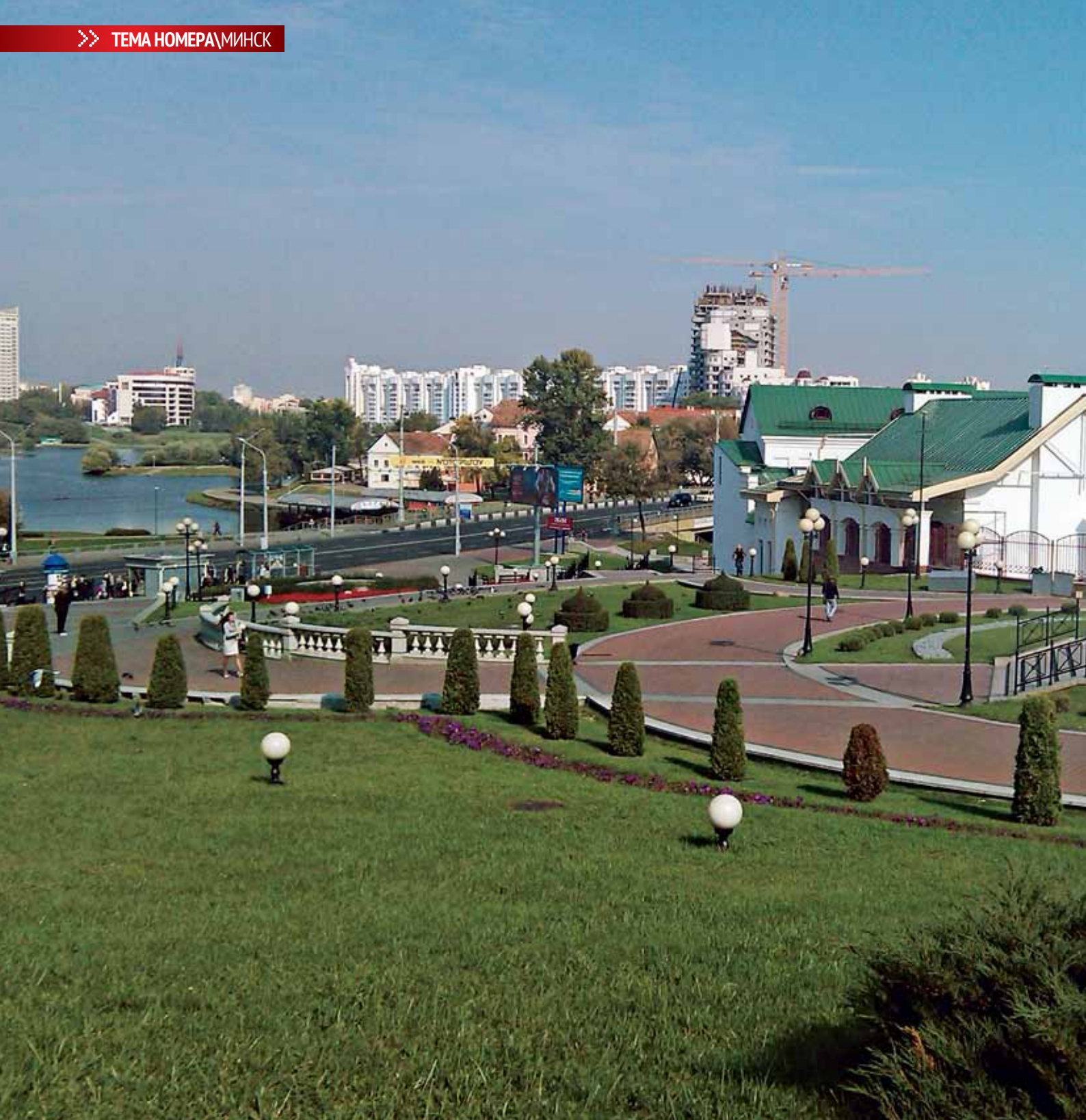
лет – дата очень даже круглая. Да и, откровенно говоря, в мире существует не так много производителей, которые 60 лет без перерыва занимаются мотоциклами. Я с удовольствием присоединился к коллегам из ближнего зарубежья, чтобы поздравить минчан с юбилеем. Тем более, в програм-

ме было заявлено знакомство с новым модельным рядом «Минск-Мото» на выставке «Моторшоу», экскурсия на завод и тест-драйвы. Плюс это был мой первый визит в Беларусь.

От Киева до Минска – 560 км. Это расстояние фирменный поезд «Белый аист» преодолевает за нереальные 11 часов. Хуже даже не то, что пассажиров несколько раз будят на границе для проверки документов. Скорость передвижения просто убивает: на обратной дороге поезд въезжает в Украину в 3:25 ночи, а потом ползет оставшиеся до Киева 200 с лишним километров более пяти часов. Определенно, по скорости передвижения «Укрзалізниця» застряла где-то в середине прошлого века. Да и по другим параметрам тоже.

В то же время, скромные по украинским меркам 560 км – это другая страна и даже немного другой климат. По сравнению с Киевом, здесь было чуть прохладнее. А еще впечатлила нереально зеленая как на конец сентября трава – прямо как в Англии! Согласно Википедии, Минск расположен в зоне умеренно-континентального климата со значительным влиянием атлантического морского воздуха. До Киева этот влажный морской бриз, очевидно, не доходит.





Город Минск

Не верь людям, которые называют Минск застывшим в веках памятником советской эпохе. Столица Беларуси выглядит чистым и вымытым до блеска городом, о котором заботятся его жители. Ну, подумаешь большинство улиц и проспектов названы в честь персонажей из давно несуществующего государства, которое имело мало общего с Беларусью. Может, просто некоторым людям, стоящим у руля города и страны, приятны слуху такие словосочетания, как «проспект Дзержинского» и «улица Коммунистическая».

Все эти проспекты и улицы появились во времена существования БССР. Во Вторую мировую войну Минск сильно бомбили – как немцы, так и советские войска. К моменту освобождения города в 1944 году в централь-



В СТОЛИЦЕ БЕЛАРУСИ МНОГО ШИРОКИХ ПРОСПЕКТОВ С ОТЛИЧНЫМ АСФАЛЬТОМ. НЕУДИВИТЕЛЬНО, ЧТО МИНЧАНЕ ЛЮБЯТ ГОНЯТЬ ПО ГОРОДУ НА СПОРТБАЙКАХ

ной части Минска уцелело всего 70 зданий. Говорят, была даже идея построить столицу с нуля, в нескольких километрах от огромного пожарища, а на месте Минска сделать музей под открытым небом. От идеи отказались,



▲ В столице Беларуси много зелени и мало машин

но собирали разрушенный Минск не по старым чертежам и лекалам, а с советским видением правильного города для жизни.

Результат – в столице Беларуси много широких проспектов, просторных бульваров, парков и просто газонов. Все основные предприятия, в том числе «Мотоциклетная компания Минск-мото», вынесены в определенную промышленную зону. Похожая зона отведена для спортивных сооружений: Дом футбола, Дом хоккея, крутая трасса для езды на роликовых коньках. В городе нет той зажатости и запутанности, присущей Киеву, который пережил несколько эпох бурного строительства. В планировке современной столицы Украины виден только жесткий «естественный отбор»: у кого есть бабло и власть – тот и перекраивает город на свой манер. Минск же создан по четкому и ясному плану, который не меняют и по сей день.



▲ Ультрасовременное здание библиотеки, расположенной на окраине города



▲ В Минске сохранилось совсем немного дореволюционных зданий, которые тщательно оберегают

В центральной части, застроенной послевоенными «сталинками», стоят только эти самые «сталинки». Скверы и парки остаются скверами и парками, а не участками, выделенными на растерзание сомнительным застройщикам бизнес-центров и элитных жилых высоток. Несколько десятков действительно старых зданий, в том числе церквей, визуальнo находятся в прекрасном состоянии. Кстати, о церквях: минчане рассказывают, что разрешения на строительство или реконструкцию храмов выдаются крайне избирательно, только прихожанам определенной церкви. Так, католикам, которых в Минске немало, храмов катастрофически не хватает, чего не скажешь о православных.

Мотоциклы

Бог с ними, с церквями. А как в Минске обстоят дела с мотоциклами? Я приехал в столицу Беларуси ранним утром, бросил вещи в отеле и сразу же отправился с группой на экскурсию. Город мне нравился – чистый, с широкими улицами и ровным асфальтом, ненапряжным движением даже в разгар рабочего дня. Но мотоциклов на дорогах крайне мало. Может, конец сентября в Беларуси – это уже глубокий несезон? Погода, вроде, пока способствует езде на двух колесах.

Вечером, когда улицы осветились фонарями, на дорогах вдруг стали заметны мотоциклы. Наверное, просто люди закончили работу и переключились на досуг. А мотоцикл – самый правильный вид отдыха. Как я и предполагал, минчане отдают предпочтение спортбайкам и круизерам. По этому городу нет смысла ездить на вертком малокубатурнике или эндуреке с энергоемкими подвесками: пробок, которые удобно объезжать на 125-ке, я не видел, ям на асфальте – тоже. Зато заметил много широких ровных проспектов, на

которых можно открутить ручку газа.

Главным мотоциклом города является, безусловно, огромный завод «Мотовело» и действующая в его рамках «Мотоциклетная компания Минск-мото». Потому что завод работает и выпускает мотоциклы, которые пользуются спросом в Беларуси и далеко за ее пределами. Долгое время мотоцикл «Минск» были синонимом недорогого малокубатурного средства передвижения для лесников, тружеников села и прочих райдеров, которым внешний вид байка неважен. Лишь бы ехал и не ломался. Обновленный завод, который теперь является совместным белорусско-австрийским предприятием, ищет выходы на новую, более широкую аудиторию.

На все руки завод

ОАО «Мотовело», который также выпускает велосипеды «Аист», поменял владельцев, но внешне остался все тем же массивным советским промышленным комплексом. Судя по всему, инвесторы осторожно вкладывают деньги в предприятие, двигаясь эволюционным, а не революционным путем. Названия цехов – это старые надписи, сделанные с помощью трафаретов, в приличный внешний вид приведен только фасадный корпус и въездные ворота. Огромный комплекс завода отмечен такими атрибутами советских

ПРОДОЛЖАЯ ВЫПУСКАТЬ СТАБИЛЬНО ПОПУЛЯРНЫЕ БЮДЖЕТНЫЕ «КЛАССИКИ», БЕЛАРУСЫ ПРОБУЮТ СЕБЯ В НИШЕ СОВРЕМЕННЫХ МАЛОКУБАТУРНЫХ БАЙКОВ

времен, как доска почета и жутко холодный неотапливаемый актовый зал. Но в то же время с конвейера «Минск-мото» уже сходят первые партии абсолютно современных мотоциклов.

Как и любая компания в часы кризиса, «Мотовело» вынуждена выживать и не брезговать любой работой. Представитель топ-менеджмента завода рассказал, что на момент, когда предприятие получило нового владельца, оно было

Из этих запчастей на заводе собирают нестареющие «Минчки»



▲ Спортбайк R250 прочно занял место на конвейере «Минск-мото»

чрезмерно большим. Некоторые производственные мощности были не нужны для создания двухколесной техники. Пришлось загружать их другими видами продукции, в частности, здесь начали производить сельхозтехнику. Минчане сосредоточились на оборудовании для посадки, выращивания и уборки картофеля, через несколько лет выйдя на полный спектр таких машин и заняв в этой области свою нишу.

Все для мото

Компоненты для двигателей мотоциклов производят в отдельном здании с табличкой «Моторный цех». Здесь находится литейное производство, проходит гальваника и термообработка. На данный момент «Минск-мото» выпускает 2Т и 4Т двигатели объемом от 125 до 250 см³, все – воздушного охлаждения. Устанавливаемые в новые модели 250-кубовые «водянки» – сторонние разработки. Существует прототип кафе-рейсера Минск М4 500, оснащенный 500-кубовым одноцилиндровым мотором воздушного охлаждения. Как нам сообщили представители завода, самостоятельно выпускать такой движок они не имеют возможности. Поэтому эта довольно перспективная модель пока остается прототипом.

Кроме вышеуказанных движков, завод самостоятельно производит рамы для мотоциклов, а также детали обвеса: баки, крылья. Параллельно минчане штампуют стальные мойки для кухни. Помимо традиционной штамповки, на



Историческая справка

Сначала был велосипед. 6 ноября 1945 года в разрушенном войной Минске было решено открыть велосипедный завод, оборудование для которого привезли из Германии. Предприятие заработало с мая 1946 года.

В 1951 году, в связи с перефилированием Московского мотозавода, в столицу БССР перенесли производство мотоцикла М1А – копии немецкого байка DKW RT125, стоявшего на вооружении у Вермахта. Велозавод стал называться ММВЗ – Минский мотоциклетный и велосипедный завод. Именно дату переноса мотопроизводства праздновали минчане в этом году.

Первые эксперименты с М1А начались в 1956 году, когда была собрана модель М1М. 80-килограммовый 5-сильный мотоцикл разогнался до 75 км/ч.

В 70-х минчанам удалось раскатать 125-кубовый гражданский мотор до 11 «лошадей» (модель ММВЗ-3.115). Параллельно они собирали единичные спортивные прототипы. Так, мотоцикл ШК-125 образца 1961 года, предназначенный для ШКМГ, выдавал рекордные для 125 «кубиков» 23 л.с. У «Минск-мото» неплохо получались кроссовые мотоциклы и даже байки для триала (модель 1992 года ММВЗ-3.232).

За 60 лет «Минск-мото» собрал более 6,5 млн мотоциклов.

заводе есть экспериментальная лазерная линия, где можно быстро производить детали небольшими тиражами.

Ну и, конечно же, в цехах «Минск-мото» осуществляется полная конвейерная сборка мотоциклов. Помещение, где расположена сборочная линия, не поражает своими размерами. Более того, в одном цеху, который условно делится на две части, собирают и мотоциклы, и велосипеды. Минчане не разделяют эти два вида деятельности, заявляя, что в производстве мотоциклов и велосипедов занято около 500 человек. Совсем немного как для мотозавода, который когда-то удовлетворял потребности всего СССР.

На данный момент «Минск-мото» выпускает от шести до десяти тысяч мотоциклов в год. Львиная доля этого объема – классические 125-200-кубовые «Мински», которые стоят на конвейере уже несколько десятилетий и пользуются стабильным спросом.

Курс на новые перспективы

Признаюсь: завод меня не очень впечатлил. Я видел живую не много цехов, где собирают мотоциклы, но «Минск-мото» проигрывает и итальянскому заводу Ducati, и китайскому Zongshen. Дукати – это производство более высокого уровня. Так, бокса тестирования готовых мотоциклов с династеном и кучей другой электроники на минском заводе я не заметил. Не было его и в огромном цеху мотогиганта Zongshen. Китайский производитель выигрывает у минско-

▼ Параллельно с новыми моделями, минчане пачками штампуют проверенные 125-ки





▲ Стенд «Минск-мото» был одним из лучших на выставке «Моторшоу»

го только масштабами, все остальное у минчан ничем не хуже. А в некотором смысле намного перспективнее.

Продолжая выпускать стабильно популярные бюджетные «классики», беларусы пробуют себя в нише современных малокубатурных байков. Это другая аудитория, другие цены и другие масштабы. В конце конвейера стояло явно меньше готовых спортбайков R250, чем, скажем, классических C125. Совсем не было видно анонсированных минчанами кроссачей с «водянкой» и деталями от Acerbis и LeoVince.

Зато в углу цеха было собрано несколько готовых электроскутеров Ура-Ура. Как заверили нас представители «Минск-мото», это собственная разработка завода и серийная модель. Мотор-колесо закупается в Тайване, все остальное производят на месте. Как по мне, электроскутер – это уровень. Более высокий, чем мотоцикл, собранный по чертежам какого-то послевоенного трофейного двухколесного.

НА ДАННЫЙ МОМЕНТ ЗАВОД «МИНСК-МОТО» ВЫПУСКАЕТ ОТ 6000 ДО 10 000 МОТОЦИКЛОВ В ГОД

В завершение экскурсии по заводу нашу журналистскую группу завели в музей «Минск-мото». Холодное помещение в стиле советских 1980-х, такие же советские постеры и фото на стенах. А под ними – реальные мотоциклы, начиная с первенца М1А 1951 года и заканчивая свежей разработкой М4 200, созданной совместно с белорусским кастомайзером Юрием Шифом. У меня давно чешутся руки на нем покатайся и, если цена будет адекватной, даже купить этот байк. Чрезвычайно стильный «классик»!

Ту же мысль выразил один российский журналист. «Зна-

ете, у нас в Москве запросто найдется сотня людей, готовых купить этот мотоцикл прямо сейчас. Просто, чтобы был в гараже» – сказал он экскурсоводу. Тот лишь развел руками, мол, не успеваем за спросом. Подождите еще чуть-чуть. Может, минчане просто грамотно разогревают покупателей перед атакой рынка?

Выставка

Разогреть публику в «Минск-мото» умеют. В этом я убедился на следующий день, когда нас повезли на автомобильную выставку «Моторшоу», на которой минский завод устроил презентацию нового модельного ряда. Стенд ОАО «Мотовело» по масштабам и продуманности мог соперничать с экспозициями соседствующих с ним автогигантов Mitsubishi и Volkswagen.

Минчане провели презентацию с размахом: с шоу барабанщиков и дефиле моделей в фирменной экипировке. Красивые девушки и мотоциклы – идеальное сочетание для мотовыставки. Особенно когда речь идет об очень симпатичных новинках модельного ряда «Минск-мото». Я уже видел некоторые модели на выставке «Мотобайк», но здесь они были собраны в полном составе.

Спортбайк R250 – уже ходовая серийная модель, сборку которой мы наблюдали на конвейере. Кроме гражданской версии, на стенде красовалась гоночная модификация RS: улучшенная аэродинамика, сниженный вес, спортивные подвески и тормоза. В подготовке мотоцикла принимала участие белорусская гоночная команда Track Attack. Думаю, R250RS можно будет увидеть только на треках, но не в городе.

То же можно сказать и о кроссаче RX250 на базе аналогичного мотора. Разработчики заявляют 110 кг снаряженного веса и 28 л.с. на коленвале. В «Минск-мото» самостоятельно производят стальную раму из бесшовных труб, маятник и некоторые другие детали. В модели использованы комплектующие от Acerbis и LeoVince.

Гражданская версия кроссача – эндуро ERX250. Визуально модель смотрится как минимум не хуже тайваньского внедорожника CPI SX250, который уже давно продается в Украине.

Намного более народными выглядят модели X200 и CX200 – эндуро и мотард, оснащенные скромными 15-сильными моторами воздушного охлаждения. По сути, это перелицованная на современный лад модель С4 200. Все зависит от цены: если она будет невысокой – эти мотоциклы будут покупать молодежь, а не только лесники и агрономы. Оглянись вокруг и посмотри, сколько начинающих райдеров катаются на китайских Skymoto Dragon, которые выглядят намного круче, чем ездят.



В ПРОИЗВОДСТВЕ МОТОЦИКЛОВ И ВЕЛОСИПЕДОВ ЗАНЯТО ОКОЛО 500 ЧЕЛОВЕК. СОВСЕМ НЕМНОГО КАК ДЛЯ МОТОЗАВОДА, КОТОРЫЙ КОГДА-ТО УДОВЛЕТВОРЯЛ ПОТРЕБНОСТИ ВСЕГО СССР

Кроме мотоциклов, «Минск-мото» представил скутерный модельный ряд – стильный полтинник ТС49 и уже упомянутый электромопед Ура-Ура. Рекомендуемая розничная цена последнего в Беларуси – \$1500 за 500-ваттную версию и \$1900 за более мощную 800-ваттную. Экспортная цена пока в процессе разработки и зависит от того, как будет сертифицирован этот двухколесный. Например, в Беларуси он – велосипед с мотором, который не нужно регистрировать в МРЭО.

Своим новым направлением завод называет производство квадриков. Представленные на выставке модели KD500, KD625 и KD625B оснащаются моторами мощностью от 32 до 38 л.с. и полностью готовы для активного отдыха. Правда, на конвейере завода я не видел ни одного квадрика.

Национальный характер

Мотошоу закончилось поездкой на загородный картинговый трек Боровая, где мы протестировали несколько новинок «Минск-мото». Впечатления от тест-драйвов, которые стали последним пунктом нашей программы пребывания в Минске (не считая прощального ужина), ты можешь прочитать, перевернув страницу.

Спустя пару часов автобус уже вез нас назад в город. Я смотрел в окно и пытался собрать в единую картину впечатления, полученные за эти два дня в столице Беларуси. Яркие современные мотоциклы, красиво расставленные на стенде выставки, – это только первый шаг в завоевании рынка. Даже если эти мотоциклы оставляют приятное первое впечатление от езды, которое я сейчас увозил с собой с трека. Поверит ли в начало новой эры «Минск-мото» покупатель? Согласится ли он потратить сумму, аналогичную стоимости 250-ки от Huosung на абсолютно новый для него мотоцикл?

Беларусы, насколько мне удалось узнать их за эти два дня, своеобразный народ. Они не мусорят на улицах и на обочинах автострад, не превышают скорость на трассах, не протестуют против авторитарного президента Лукашенко и спокойно живут в городе, где улицы носят имена героев СССР. Мне кажется, им комфортно придерживаться правил и не выдумывать на свою голову способы самовыражения вроде «где хочу, там и паркуюсь» и «как хочу, так и езжу». Такая черта крайне важна в производстве мотоциклов. Только четко выполняя инструкции разработчиков, можно собрать надежный байк, в который поверит покупатель. Кажется, я готов верить людям из «Минск-мото» 🇧🇪



▲ Новинки «Минск-мото» презентовали девушки в фирменной экипировке: боты, лосины, майка, шлем



▲ Конкуренты популярному Skymoto Dragon



▲ Квадрики Made in Belarus



▼ Агрессивный эндуро ERX250, построенный на базе кроссача RX250