



M1nsk R250

Протестированный нами ранее интернациональный мотоцикл Megelli 250R теперь доступен и под брендом Минск

Экипировка Arai предоставлена компанией "Панавто"
www.yamaha.ua



тот мотоцикл мы уже тестировали, причем, в прошлом году (читай БАЙК №2/2011). Тем не менее, Минск R250 является новинкой белорусского мотозавода. Дело в том, что этот байк и опробованный нами ранее Megelli 250R – 100% близнецы.

Небольшая справка: мотоцикл является продуктом британской компании Megelli. В модельном ряду фирмы – 125- и 250-кубовые мотоциклы, спроектированные в Европе и собранные в Азии. Конкретно эта 250-ка продается по всему миру под брендом Megelli (или же Bennche Megelli). Байк собирают в Китае из местных и тайваньских запчастей. Теперь и в Беларуси, но уже под своим, «зачоченным» под местный рынок брендом. Представитель «Минск-Мото» рассказал, что этот небольшой спортбайк будет продаваться на одних рынках под брендом Мегелли, на других (в том числе, в России и Украине) – под брендом Минск.

Тот самый Мегелли

Минск R250 отличается от Megelli 250R только наклейками. Это и хорошо, и не очень. Хорошо потому, что 250-ка Мегелли, которая продается в Украине за \$3700, вполне достойный мотоцикл за свои деньги. Совершенно неподходящими мне показались только шины, из-за которых боюсь ехать на этом небольшом спортбайке на всю катушку. А еще я придрался к эргономике, особенно к упирающимся в бак клипонам.

R250 собирают в Беларуси, а не в Китае. Жаль, что белорусы скопировали все детские болезни мотоцикла, не пожелав сделать его лучше.



БЛАГОДАря ЖЕСТКОМУ ШАССИ МОТОЦИКЛ ГОТОВ К ДОСТАТОЧНО АГРЕССИВНОЙ ЕЗДЕ В ПОВОРОТАХ

Благодаря жесткому шасси, состоящему из стальной «птичьей клетки» и алюминиевого пространственного маятника, мотоцикл готов к достаточно агрессивной езде в поворотах. Он крепко сбит, как правильный японский спортбайк, а его сиденье – жесткое и не слишком комфортное. Главная претензия к эргономике – острые грани боковин обтекателя, в которые трудно «спрятать» колени. Правда, может, я просто высоковат для такого мотоцикла.

Нерегулируемая вилка и моноамортизатор тайваньской фирмы FastAce нормально выполняют свою работу, по крайней мере, на трек. Мотоцикл не плавает и не раскачивается, но на разбитом городском асфальте может жестко бить райдера по рукам и «пятой точке». Упирающиеся в бак клипоны остались в наследство от Megelli 250R, хотя на трек этот недостаток не мешает. Зато будет доставать в пробках, где нужно крутить рулем во все стороны. Мне кажется, проблему можно решить установкой более коротких клипонов.

Первый спортбайк

Минск R250 оснащен эффективными тормозами с лепестковыми дисками и армированными магистральями. Суппорты неизвестного производителя работают жестко и не так информативно, как, скажем, аналоги от Brembo. Но ведь и Минск – не Дукати.

Дубовые шины MagSport – полная противоположность тормозам. Убежден, что мотоциклы, предназначенные для чего-то большего, чем езды по селу со скоростью 50 км/ч, категорически нельзя комплектовать дешевыми покрышками. Общаясь после тест-драйва с представителями завода, я откровенно критиковал шины 250-ки. Минчане обещали подумать над тем, чтобы поставить на 250-ку покрышки лучше.

Одноцилиндровый мотор жидкостного охлаждения можно упрекнуть разве что в отсутствии характера. Он ровный, тяговитый, максимум мощности и крутящего выдает в диапазоне 6000-8000 об/мин, что удобно для езды в городе. Еще по тесту Мегелли я опробовал этот движок и его карбюраторную систему питания на гибкость: мотоцикл едет на 6-й передаче со скоростью 40 км/ч, если осторожно работать ручкой газа. И в то же время, согласно паспортным данным, он может разогнаться до 160 км/ч.



▲ R250 был гвоздем программы минского «Моторшоу»



МИНСК R250

Цена:	\$4600 (в России)
ДВИГАТЕЛЬ	
Мощность:	26 л.с. при 8000 об/мин
Крутящий момент:	23 Нм при 6500 об/мин
Тип:	249 см ³ , 1Ц, 4Т, 4v, ОНС, жидкостного охлаждения
Диаметр х ход поршня:	77х53,6 мм
Степень сжатия:	11,5:1
Система питания:	карбюратор
Сцепление:	многодисковое в масляной ванне
Трансмиссия:	6-ступ., цепь
ШАССИ	
Рама:	стальная трубчатая, «птичья клетка»
Передняя подвеска:	38-мм телескопическая вилка обычного типа, нерегулируемая, ход 115 мм
задняя:	маятник, моноамортизатор
Тормоза передние:	300 мм диск, 2-порш. суппорт
задние:	240 мм диск, 1-порш. суппорт
Шина передняя:	100/70 R17
задняя:	130/70 R17
РАЗМЕРЫ	
Колесная база:	1350 мм
Высота по седлу:	800 мм
Сухой вес:	123 кг
Бак:	11 л

M1nsk C4 250

Этот дорожник запросто может составить конкуренцию самому популярному байку в Украине Yamaha YBR125





у наконец-то! Первый конкурент YBR, только покруче? Непонятно, почему дилеры «японцев» не продают в Украине малокубатурные мотоциклы, на которых ездят в Азии, Южной Америке и других небогатых регионах. Пора уже давно понять, что Украина – только географически Европа.

Однако, мотоциклисты Индии или Бразилии тоже хотят пользоваться красивыми и стильными вещами. Пускай и недорогими. С4 250 – мотоцикл как раз из такой серии: простой и бюджетный, но в то же время современный и не лишенный такого понятия, как правильный «промышленный дизайн».

Почти Хорнет

Минский бюджетный дорожник смотрится на голову круче YBR125. Он вполне современного выглядит, немного смахивает на Honda Hornet, у него богатая приборка с аналоговыми спидометром/тахометром, датчиком топлива и небольшим ЖК-дисплеем. Более того, мотоцикл оснащен дисковыми тормозами спереди и сзади, армированными магистральями, перевернутой вилкой и светодиодной оптикой. По богатому! Мощность переднего контура теоретически даже выше, чем у Минск R250: здесь установлена пара лепестковых дисков, пускай и меньшего диаметра, с 2-поршневыми суппортами. Непонятно, зачем такой «праздник жизни» в довесок к 19-сильному мотору-воздушнику.

19 Л.С. И 19 НЬЮТОН-МЕТРОВ НАЧИСТО СЪЕДАЮТСЯ БОЛЬШИМ ВЕСОМ: 149 КГ «НАСУХО»!

Намотав десяток кругов по треку Боровая, я понял, что хорошие тормоза С4 250 действительно нужны. Они адекватно работают, отличаются неплохой информативностью, хотя с парой дисков спереди можно было ожидать регулярного исполнения стоппи. Но этого не будет, поскольку сухой вес мотоцикла – целых 149 кг! Напомню, что это 250-кубовый воздушник. Откуда все эти килограммы? Может, рама мотоцикла отлита из чугуна?

Я совершенно правильно спрогнозировал в начале теста конкуренцию С4 250 с Yamaha YBR125. Несмотря на разницу в кубатуре, эти мотоциклы очень похожи. Минск спокойно и размеренно разгоняется до заявленных 110 км/ч, он комфортный и хорошо управляемый за счет небольшой колесной базы. Приличные 19 «лошадей» и 19 ньютон-метров начисто съедаются большим весом. У 149 кг «насухо» есть только один положительный момент: на мотоцикле можно смело ездить по трассе, не опасаясь, что тебя перевернет встречный воздушный поток от промчавшейся фуры. Ну и 16-литровый бак в дальних поездках тоже будет не лишним.



▲ Подобных 250-к в Азии – навалом. Причем, производства серьезных мотоциклиров

Выборы-2012

Как ни странно, но вес С4 250, сравнимый, скажем, с 600-кубовым Ducati Monster, совсем не напрягает. Все килограммы мотоцикла собраны внизу, да и его высота по седлу невелика. 250-ка охотно заходит в повороты, хотя для агрессивных закладываний и не предназначена. Пару раз, резко ввинчиваясь в левый поворот, я задевал боковой подставкой асфальт. Да и шины здесь – не Мишлен или Бриджстоун, а нечто намного более бюджетное и «деревянное».

Катаясь по треку, отметил про себя четкую работу корбки и мягкий ход рычага сцепления. Из-за небольшой высоты по седлу рослые райдеры могут чувствовать дискомфорт: приходится сильно подгибать колени.

В Украине эта модель будет продаваться за \$2900. Правда, сейчас минский завод только налаживает поставки новых моделей на внешние рынки. Дилер Yamaha обещает с 2012 года поднять цены на YBR125 до \$2800. Если это произойдет, а С4 250 будет доступен в свободной продаже, у начинающих мотоциклистов появится выбор. И это здорово



▲ Сильно закладывать в поворотах не дают боковая подставка и дубовые шины



MINSK C4 250

Цена:	\$2900
Купить:	minsk-moto.com.ua
ДВИГАТЕЛЬ	
Мощность:	19 л.с. при 8000 об/мин
Крутящий момент:	19 Нм при 6000 об/мин
Тип:	250 см ³ , 1Ц, 4Т, 2в, ОНС, воздушного охлаждения
Диаметр х ход поршня:	72х61,2 мм
Степень сжатия:	9,2:1
Система питания:	карбюратор
Сцепление:	многодисковое в масляной ванне
Трансмиссия:	5-ступ., цепь
ШАССИ	
Рама:	стальная полудуплексная
Передняя подвеска:	телескопическая вилка перевернутого типа
задняя:	маятник, моноамортизатор
Тормоза передние:	2 диска, 2-поршневые суппорты
задние:	диск, 1-поршневой суппорт
Шина передняя:	110/70 R17
задняя:	140/70 R17
РАЗМЕРЫ	
Колесная база:	1380 мм
Высота по седлу:	790 мм
Сухой вес:	149 кг
Бак:	16 л

M1nsk Ура-Ура

«Опа-опа – и поехал» – таким может быть рекламный слоган минского электроскутера





не было жутко интересно прокатиться на этом электроскутере. Как-никак, такие транспортные средства – ближайшее будущее. Минск Ура-Ура – первый электрический двухколесный, который имеет все шансы официально попасть на наш рынок со всеми вытекающими последствиями:

гарантия, сервис, запчасти и т.д.

Чуть больше, чем велосипед

Упа-Упа весит всего 55 кг, а в качестве дополнительного «мотора» оснащается цепным приводом с педалями. Если аккумулятор сел, можно поднапрячься и доехать до дома, крутя педали.

Габариты электроскутера крайне невелики – 1235 мм колесной базы, 730 мм высоты по седлу. В целом, они сопоставимы с размерами маленьких «полтинников». Упа-упа можно брать с собой в офис, затащить в лифт, а на большие расстояния возить в багажнике внедорожника или универсала.

Визуально и конструктивно минский скутер очень похож на Yamaha EC-03: трубчатая рама, единый блок «мотор-колесо», аккумулятор в подседельном пространстве, микро-багажник спереди. В пресс-релизе «Минск-мото» так и написано, что «разработчики вдохновлялись моделью Yamaha EC-03». Не удивлюсь, если у обоих производителей один поставщик блока «мотор-колесо». Представители минского завода говорят, что эту запчасть закупают на Тайване, а все остальное делают на месте. Также они уверяют, что Упа-упа – серийная модель, которая вот-вот станет на основной конвейер.

С ветерком

Минчане привезли на трек две версии своего электроскутера – с 500-ваттным и 800-ваттным моторами. Ощущения в седле такого малыша специфические, тем не менее, я нормально разместился в седле скутера со своими 190 см роста. Повернул ключ зажигания, но ничего не произошло: мотор не завелся.

Так подумал я, человек из прошлого века, который привык к лязгу, клокотанию или на худой конец, жужжанию ДВС. Кто-то мне крикнул: «Крутите ручку! Можно ехать». Я легко повернул рукоятку газа, скутер волшебным образом сдвинулся с места и устремился вперед. Без звука, без запаха, только с шелестом ветра в ушах.



ВИЗУАЛЬНО И КОНСТРУКТИВНО МИНСКИЙ СКУТЕР ОЧЕНЬ ПОХОЖ НА YAMAHA EC-03

Конечно, бессмысленно кататься на таком мопеде по треку, но другого места не было. Поэтому я послушно наматывал круги, пытаюсь представить, что еду по узким улочкам города. Вот я притормозил и увернулся от резко припаркованной маршрутки, вот протиснулся в междурадьё на светофоре, а вот открутил ручку на прямой дороге. Скорость при этом была устрашающе маленькой: 30-35 км/ч.

Для второго выезда на трек я оседлал более мощный 800-ваттный Упа-упа, который разгоняется до 45 км/ч. Это уже хоть что-то. Радует, что скутер, в общем, всяден к весу райдера. Он вез и меня, и намного более грузных мужчин, присутствующих на тест-драйве. У той же Yamaha EC-03 есть ограничение на вес райдера – 55 кг.

У скутера есть множество как преимуществ – легкий, невероятно маневренный, оснащенный съемным аккумулятором, – так и недостатков. Даже 45 км/ч недостаточно для безопасной езды в городе. Задают и не заметят. У нас здесь не Европа, где можно тихо колесить по велосипедным дорожкам. Единственный багажный отсек скутера под

фарой не очень практичный. Туда можно класть бутерброд, кошелек, мобильник, а как быть, если я еду на работу и везу ноутбук и папку А4 с документами? Короче, минчанам есть над чем работать 🇧🇪

ДЕТАЛИ



Все подседельное пространство занимает особой формы литий-ионный аккумулятор. Вес батареи – 10 кг



Батарею можно забирать с собой для подзарядки, для чего предусмотрена специальная ручка



▲ Электроскутер с запасным аккумулятором сзади

МИНСК УРА-УРА

Цена: \$1500-1900 (в Беларуси)

ДВИГАТЕЛЬ

Мощность: 0,7-1,07 л.с.
 Тип: безщеточный, мотор-колесо
 Трансмиссия: прямая, вспомогательный
 педальный привод цепью

АККУМУЛЯТОР

Тип: литий-ионный
 Напряжение: 48 В
 Емкость: 20 Ач
 Время полной зарядки: 4-6 ч
 Вес: 10 кг

ШАССИ

Рама: стальная трубчатая
 Передняя подвеска: телескопическая вилка обычного типа
 задняя: маятник, пара амортизаторов
 Тормоза передние: барабан
 задние: ленточного типа
 Шины: 3,0 R15

РАЗМЕРЫ

Колесная база: 1235 мм
 Высота по седлу: 730 мм
 Сухой вес: 55 кг
 Запас хода: до 50 км
 Максимальная скорость: 45 км/ч