



**R250 ЗАСТАВЛЯЕТ  
ВСПОМНИТЬ ВРЕМЯ  
«КООПЕРАТИВНЫХ»  
ОБТЕКАТЕЛЕЙ А-ЛЯ  
ШКМГ НА «ИЖАХ»  
И «ЯВАХ».**

**В** отличие от легендарных «Минсков», этих «граненых стаканов» не касалась рука нашего конструктора. C4 250 «в девичестве» звали Loncin, и это видно сразу. Дизайн из серии «хочу быть стритфайтером» – стопроцентно азиатский. Хотя и не лишенный пропорциональ-

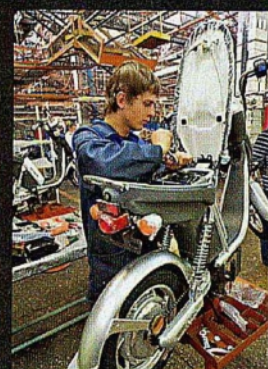
ности – по крайней мере, воздушный двухклапанник не теряется в недрах мотоцикла. Огромная приборная панель – из начала 90-х, зато содержит все необходимое и достаточное – от тахометра до указателя включенной передачи (за последнее скажут большое спасибо не только новички).

Совсем другой мотоцикл – R250, изначально создававшийся для бренда Megelli. Спроектированный британским бюро Renfrew Group (в числе его клиентов – Triumph, CSM и CPI, а самая известная работа – предыдущий Speed Triple) выглядит стопроцентно европейски. Алюминиевые (!) «птичьи

клетки рамы и ятника, выверенные (х и не экспрессивные) линии обтекателей, уместные на бюджетке цитаты из «больших» мотоциклов, аккуратная приборка Koso – все это вселяет ощущение «красивого самолета, который должен и красиво летать». Нестораживают лишь скромный мотозуппорт и крышки. Но асфальт теплый, а трафи в Минске не напряженный, поэтому – вперед!

Эргономику британцы доблестно «слизали» с Aprilia R5. Казалось бы, спортбайковск «треугольник» должен сделать поездку по городу мучительной. Тем не менее я, отпетый скурист, чувствовал себя за рулем удобно и безнапряжно. Но руль для пущей антипробочности хотелось бы иметь поуже, а в зенитах хоть что-то видеть. Еще в движении досаждала высоко расположенная лапка заднего тормоза, а на парковке – затанная под брюхо боковая пставка.

Если рассматривать мотоцикл как 250-кубовый родстер, ездит он замечательно. Бодренки



Я не был в этих цехах три с половиной года – тем интереснее увидеть изменения воочию. На старом конвейере по-прежнему собирают древние «минскачи», а рядом с ним вырос участок малых серий. На четырех стапелях собирают «четвертинки». Соотношение выпуска «старого» и «нового» – примерно 3,5:1. Такими силами минчане намерены приблизиться к отметке «10 000 штук в год» уже сейчас, а в ближайшей перспективе установить новый конвейер. Но еще важнее загрузка остальных производств, не задействованных в выпуске новых моделей. Диверсификация

производства – вот главное, чего добились новые хозяева завода. Наряду с бензобаками штампуются мойки для кухни, а мотоциклетную технику дополнила картофелеуборочная, причем отнюдь не «мини». Внезапным подспорьем стал и рост спроса на велосипеды, производство которых собрались было хоронить в 2008-м. В результате новой команде управленцев под руководством Александра Слуцкого удалось реанимировать завод – и хотя восстановление происходит очень медленно на фоне роста конкурентов, у минчан есть все основания для оптимизма.



торчик, четкое переключение передач, совершенно адекватное мотору шасси (не считая помпунутых суппортов и покрышек – но первое можно поправить заменой колодок, а замену резины на приличную сразу после покупки я счи-

таю нормой и для более дорогих мотоциклов), «плотные» подвески. Перемещаться по городу можно весьма борзо: благодаря короткой базе, малому весу и узкой задней покрышке шасси R250 «поострее» многих скутеров. Да и на магист-

▲ Коллега Богомолов носился на R250 по картодрому...

✓ ...пока дубовая задняя покрышка не сорвала мотоцикл с траектории, отправив «эрку» и Колю в «скользячку».



«Мы вышли на уровень 10 тысяч мотоциклов в год, следующий рубеж – 50 тысяч», – на минском моторшоу глава холдинга АТЕС и владелец «Мотовело» Александр Муравьев излучал оптимизм. И пусть в его прогнозы мне верилось мало (если только рубеж этот назначен год на 2020-й), новинки, выставленные на стенде «Минск-мото», вполне могут обеспечить первые шаги к заветной цифре. Что за новинки? В первую очередь эндуро ERX250 собственной разработки – с тем же, что у R250, мотором,

стальной рамой и алюминиевым маятником. Первая партия планируется уже в ноябре. Но куда важнее, что в феврале пойдет «раздетая» версия R250 или кроссовер на ее базе (с совсем иным «обвесом», более длинными подвесками и спицованными колесами) – приоритет моделей уточняется. Более «крупнокалиберных» мотоциклов пока не предвидится в силу отсутствия подходящего «покупного» мотора. О дальнейших планах говорить рано, но очевидно, что и из этих двух «платформ» можно выжать еще немало...

ралях 130–140 реальной максимальной достаточно, чтобы не бояться на них выезжать. Короче, неплохая альтернатива приличному скутеру – скажем, Runner 200 или DNA 180 – только с «механикой» и на больших колесах.

Но спортбайком этот аппарат окрестили зря! Паскудная отсечка



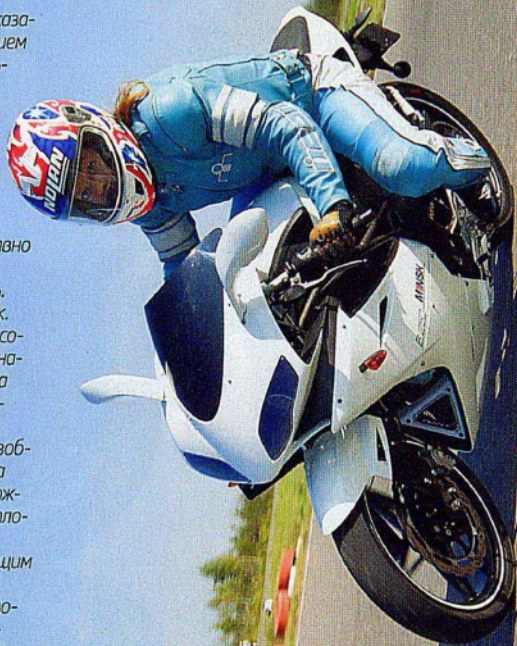
> Анна КОЛЕДИНА, мотостан 3 сезона, ездит на Ducati M400

К «Минскам» у меня теплое отношение – на таком я готовилась и сдавала на права. С4 – тот самый старый добрый «Минск», не сильно, на мой взгляд, изменившийся. Видеть ли в этом плюс – не знаю, я выросла из подобных аппаратов окончательно и бесповоротно. Неприятным сюрпризом оказались сложности с включением первой передачи. В остальном – простой в управлении легкий мотоцикл с обычной посадкой. Несмотря на скромные объем и мощность, он вполне бодро едет 80–100 км/ч. Но для современного города динамики явно не хватает...

R250 – симпатичный зверь. Игрушечный. Но спортбайк. Мне понравился. Поначалу совершенно непривычно. Но наше знакомство началось на картодроме, что дало возможность спокойно «кваситься». К сожалению, безобразная резина не позволила прочувствовать все возможности, но, кажется, он неплохо управляется.

R250 подошел бы начинающим пилотам и пилотессам до 70 кг, желающим почувствовать, что это такое – ездить на спортбайке. Да, для города хотелось бы большего запаса мощности и резвости, но для осторожного исследователя это плюс: можно аккуратно пробовать его «на зуб» и совершенствовать свои навыки. Для картодрома его вполне хватает, при этом нет избытка мощности. Зато здесь уже «креветочная» спортивная посадка, и выглядит он весьма и весьма привлекательно. И рычит почти как взаправдашний. Рычание сопровождается довольно сильной вибрацией, которая поначалу немного раздражает. Однако к ней быстро привыкаешь – и это уже эдакий вибромассаж, приятный такой, волнующий...

**ИЗНАЧАЛЬНО ШАССИ R250 ПРОЕКТИРОВАЛОСЬ ПОД 50-КУБОВЫЙ MINARELLI AM6 И ВОЗДУШНУЮ ДВУХКЛАПАННУЮ «125-КУ».**



## MINSK R250

данные производителя

### > ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модельный год	2011
Сухая масса, кг	123
Длина × ширина × высота, мм	2020×760×1080
База, мм	1350
Дорожный просвет, мм	130
Высота по седлу, мм	800
Объем бензобака, л	11

### > ДВИГАТЕЛЬ

Тип	1-цил., 4Т
ГРМ	ОНС, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	249,5
Диаметр цилиндра × ход поршня, мм	77×53,6
Степень сжатия	11,5:1
Система питания	карбюратор
Мощность, л.с. при об/мин	26/8000
Крутящий момент, Нм при об/мин	22,8/6500
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер

### > ТРАНСМИССИЯ

Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепь

### > ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	пространственная, комбинированная, алюминиевая
Передняя подвеска	телескопическая вилка, нерегулируемая
Задняя подвеска	маятниковая, с моноамортизатором и прогрессивной характеристикой, регулировка преднатяга
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	диск, 2-поршневая плавающая скоба
Задний тормоз	диск, 1-поршневая плавающая скоба
Колеса	литые, алюм. сплав
Передняя шина	100/70-17
Задняя шина	130/70-17

## MINSK C4 250

данные производителя

### > ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модельный год	2011
Сухая масса, кг	149
Длина × ширина × высота, мм	2040×790×1050
База, мм	1380
Дорожный просвет, мм	160
Высота по седлу, мм	790
Объем бензобака, л	16

### > ДВИГАТЕЛЬ

Тип	1-цил., 4Т
ГРМ	ОНС, 2 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	249
Диаметр цилиндра × ход поршня, мм	72×61,2
Степень сжатия	9,2:1
Система питания	карбюратор
Мощность, л.с. при об/мин	18,8/8000
Крутящий момент, Нм при об/мин	18,8/6000
Система охлаждения	воздушная
Система запуска	электростартер

### > ТРАНСМИССИЯ

Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	5-ступенчатая
Главная передача	цепь

### > ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	одинарная, трубчатая, стальная
Передняя подвеска	телескопическая вилка, нерегулируемая
Задняя подвеска	маятниковая, с моноамортизатором и прогрессивной характеристикой, регулировка преднатяга
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	два диска, 2-поршневые плавающие скобы
Задний тормоз	диск, 1-поршневая плавающая скоба
Колеса	литые, алюм. сплав
Передняя шина	110/70-17
Задняя шина	140/70-17



обрезает мотор на 7 тысячах, жесткости шасси до 125-кубовых RS и Mito как до Луны пешком, про тормоза я промолчу... Ну и какой это «спорт» с 26 силами, к тому же без потенциала по форсировке?

Мой коллега Коля Богомолов был иного мнения. И заехал на

R250 на картодром, решив сравнить аппарат с Ninja 250. Оказалось, на треке тоже можно гонять – только на треке очень маленьком. Более того, время круга MINSK'a оказалось лучше, несмотря на более мощный движок и более цепкий передний тормоз «Кавы». Вот только...

китайская покрывка все же соскользнула в повороте, отправив Колю с R250 на газон. Из повреждений – потертости на пластике, убитый «поворотник» и стертый кончик рычага сцепления. Немного!

А я тем временем пересел на C4. И не скажу, что с удовольствием.

Эргономика в общем неплоха, но мелочи раздражали. Ручки руля отогнуты вниз недостаточно, подножки высоковаты. (Хотя все познается в сравнении: помянутый Ninja250 для моих 183 см дико тесен и езда на нем сущая пытка!) Вышие передачи включаются приемлемо, а вот первую нужно ви-



вать пяткой со всего маху. Мотор благодаря лучшим, чем у R250, «низам» поначалу кажется удачным, но после 70 км/ч понимаешь, что под тобой дохленький (примерно как 150-кубовый скутер) эрзац-мотоцикл, способный впечатлить разве что курсанта мотошколы. Если же ты прапорщик и едешь по Уставу, то вполне сможешь насладиться и плавностью хода, и весьма неплохими для такого аппарата тормозами. Вот только C4 намного тяжелее R250 и с более «размазанной» геометрией. А потому по ощущениям – обычный мотоцикл, только с маломощным движком.

Первый стакан колом? Ни в коем случае! Скорее, издержки переходного периода. Переходного как для завода, так и для рынка. C4 – прекрасный продукт для «масс», а R250 – эффектная вывеска для новой продукции минчан. Вывеска, извещающая, что и для парней с Партизанского проспекта мир изменился, как и они сами. А потому я жду от них генерального наступления. Благо вся артподготовка уже проведена. ■

*Мотоциклы на тест предоставлены компанией «Минск-мото».*

## ИТОГ

### ВЗОРВЕТ ЛИ C4 РЫНОК?

*Сомневаюсь. Да, в сегменте «около 100 тысяч» не так много интересных предложений среди «новья». А вот приличного секунд-хенда хоть отбавляй. На этом фоне мотоцикл с корявеньким дизайном, «сырой» эргономикой,дохлым мотором и незнатной коробкой привлечет разве что совсем непродвинутых неофитов. Тех, кто считает, что первый мотоцикл должен быть новым. Впрочем, таковых у нас пока много, а потому все же придержу пессимизм. Тем более что в качестве парты аппарат не так уж плох.*

### R250 – ВЫСТАВКА ДОСТИЖЕНИЙ

*Когда минчане наконец выпустят нейкед или кроссовер (обещают – к февралю), думаю, это станет серьезным предложением на рынке, даже несмотря на увесистую цену. А пока... Приличный, очень приличный малокубатурный родстер, упакованный в одежды спортбайка – такая идея привлечет разве что родителей 16-летнего шалопада или гламурную профурсетку. Не по Сеньке шапка. Хотя в качестве шоуостопера для раскрутки нового семейства – вполне. Особенно, если у минчан сростется с идеей «картодромного» монокубка.*