

## Minsk R250

2011 г., 249,5 см<sup>3</sup>, 26 л.с., 133 кг, 160 000 руб., 145 км/ч

## Minsk C4 250

2011 г., 250 см<sup>3</sup>, 19 л.с., 155 кг, 130 000 руб., 110 км/ч



# ДРУГОЙ МИНСК

Так что новинкой Minsk R250 можно назвать весьма условно. Кстати, мы писали об этом мотоцикле в 2008, 2009 годах... Да, от «Минска» в модели R250 (впрочем, как и во всех других представленных новинках компании — только не надо путать с минской «классикой», которая также фигурировала на выставке! но это совсем другая история) кроме названия и сборки совсем немного. Если быть предельно честным, то стоит перечислить следующие страны в качестве основных составляющих этого мотоцикла: Китай, Тайвань, Италия и Англия. Так сказать, с мира по нитке.

С другой стороны, лучше такая сборная солянка, чем самобеглый конструктор 50-летней давности, устаревший еще до выхода в продажу все те же 50 лет назад. Никаких экивоков — просто мысли вслух.

Напрочь разрушив все мировые традиции, компания «Минск-Мото» пригласила профильных журналистов на тест своих моделей спустя полгода после начала официальных продаж. Что же, подберем сюда какую-нибудь пословицу... Например, «Лучше поздно, чем завтра».

## ПОЧТИ СПОРТСМЕН

В цивилизованной до скрипа на зубах Европе кубатура 250 по популярности уступает только классу «125 см<sup>3</sup>». А что, отличный каждодневный транспорт! Никаких пробок, минимальный расход топлива, микроскопические налоги (или даже их отсутствие в некоторых странах) — дешево разве что на велосипеде. Наверное, когда-нибудь что-то похожее случится и в бескрайних родных палестинах... Или не случится — здесь не толь-

ко ценовой вопрос, но и наша специфика ментальность, где мотоциклов объемом  $\geq 1000$  см<sup>3</sup> просто не существует.

Но для начала надо отдать должное нам — они очень стараются. На выставке не де работал профессиональный шоумен сколько рекрутированных моделей, не были особенно хороши... кхм... о чем это я мотоциклы...

Несмотря на то, что две основных или ударные модели компании Minsk R250 и Minsk C4 уже полугода официально продаются (по крайней мере, в Москве и Минске), okazji вживую «щупать» «четвертушки» у нас до этого не было. В Минске же представилась такая возможность. Вернее, не так: правильнее будет сказать — случилось сделать несколько кругов на карте. Поэтому корректнее будет говорить не о





текст: Владимир Здоров  
фото: Юрий Банчуков

В сентябре 2011 года в рамках автомобильной выставки, прошедшей в Минске, мотоциклетная компания «Минск-Мото» выставила на суд публики модели 2011 года. Правда, далеко не все из них можно назвать новыми. Например, Minsk R250 в той или иной степени давно «прописался» на различных мотовыставках. Не говоря о том, что на Украине он продается под названием Megelli 250R уже второй год! Собственно, не только на Украине — эта модель также есть на американском рынке, да и на азиатском континенте она тоже присутствует. Наверное, правильнее будет сказать так: встречайте новые «четвертушки» от «Минск-Мото» — теперь со вкусом России...

ценном тесте, а, скорее, о первом знакомстве. Начну с Minsk R250.

Однозначно сильной стороной модели следует признать дизайн — чувствуется хорошая европейская школа. Приятно поразила эргономика: я прекрасно уместился за клипонами «четвертушки», хотя на многих «взрослых» спортбайках испытываю куда более серьезные затруднения. При правильной «спортбайковской» посадке зеркала оказались вполне «рабочими». В общем, в статике к машине никаких претензий не возникло.

Конечно, в движении мотор не поразил ядерной мощностью, да и по поводу заявленных 26 л.с. меня до сих пор терзают смутные сомнения, — думаю, в действительности на колесе не больше 16–18 «лошадек», что, приблизительно, соответствует «честным» 22 л.с. на валу.

Но раньше грядущего сезона мы это проверить никак не сможем — пока лишь субъективные оценки... Тем не менее, где-то после 8000 об/мин появлялся относительно бодрый разгон, и можно даже говорить о не самой «пресной» динамике (в рамках класса, разумеется).

Управляемость, несмотря на крайне сомнительные стоковые покрышки производства «по name tires», оставила очень приятное впечатление — думаю, во многом за это следует благодарить сложную трубчатую конструкцию рамы, в чем-то отдаленно напоминающую «птичью клетку» Ducati. Хотя подвески — проще не придумаешь: обычный «телескоп» спереди и стандартный моноамортизатор сзади, причем регулировки не предусмотрены. Совсем.

Немного насторожила «размашистая» работа коробки передач. Правда, никакого криминала:





скорее, избалованный по самый горб цельного комбинезона многочисленными «японцами» и «немцами» я — что называется, «расслабился». Конечно, воспринимать Minsk R250 как спортбайк станет разве что «динозавр», ничего слаще «Верховины» или «Карпат» (были такие мокики в мезозойско-советскую эру) в своей жизни не встречавший. В первую очередь Minsk R250 — это хороший дорожник, стилизованный под «спорт». Полагаю, для многих новичков внешность может сыграть весомую роль при выборе мотоцикла, равно как и цена, которая на момент написания этого материала в Москве составляла 160 000 руб. Не самый гуманный ценник, но... и не самый злой. Насколько такая цена удовлетворяет целевую аудиторию — вопрос непростой, и, как обычно, время покажет, насколько верна ценовая политика компании.

Вне всяких сомнений, Minsk R250 — достаточно современный аппарат, с нормальной для дви-

гателя такой мощности и кубатуры динамикой разгона, на удивление приличной эргономикой, корректно работающими подвесками, но слегка «грустными» тормозами (что, впрочем, вполне ожидаемо, учитывая одинокий тормозной диск спереди с приклеенным к нему объявлением — «срочно ишу соседа!»). Есть еще некоторые мелкие «траблы», всплывшие даже во время столь небольшого экспресс-теста вроде слишком низко расположенного упора боковой подставки и «приезжающего» чуть ли ни в бензобак клипона руля при максимальном повороте последнего... Но все это присутствовавшие рядом представители завода обещали «задушить» в ближайшее время.

## ВЗРЫВЧАТКА

Название другой модели марки Minsk у людей «в теме» ассоциируется с одним из распростра-

ненных видов пластиковых взрывчаток. Собственно, модель так и называется, Min. Сложно сказать, насколько такое совпадение залось случайным или преднамеренным, и жет статья, что С4 действительно способе рвать рынок «четвертушек»!

Эта модель показалась мне намного интереснее своего «собрата», играющего в «спорте». Здесь все честно: С4 — настоящий, если угодно ортодоксальный дорожник, с минимумом пластика, перевернутой вилкой, с двумя тормозными дисками спереди, «классической» эргономикой вполне реальным, а не условным пассажирским местом и очень сбалансированным мотоциклом теоретически почти таким же, как у Minsk, а практически — с гораздо более сочными «ми» и «серединой».

В ходе короткого теста мне не удалось отловить сколь-либо значительных «косяков», не говоря уже о том же бокового упора подставки





рый начинал душераздирающе высекать искры из асфальта чуть ли не до того, как я хоть немного наклонял мотоцикл. Впрочем, как уже писал выше, несколько кругов по картодрому тяжело назвать полноценным тестом, так что глобальное разбирательство из серии «чего дают» нам еще предстоит.

Гораздо важнее другое: «взрывчатка» из Минска продается в Москве (на момент написания материала) за довольно любопытный прайс — 130 000 рублей. Конечно, тоже не бесплатно, но... как много на сегодняшний момент на нашем рынке предложений по «четвертушкам» за такие деньги? Так что С4 имеет вполне реальные шансы на успех — особенно если к грядущему сезону цена останется прежней.

P.S. В рамках выставки компания «Минск-Мото» представила еще несколько любопытных новинок — из мира эндуро и даже мотокросса, все в категории 250 см<sup>3</sup>. Правда, все мы их видели

еще на весенней выставке в Москве, но сейчас они, похоже, «созрели» до серийного производства. К сожалению, попробовать аппараты в деле возможности не было.

Еще в углу стенда скромно прятался один квадроцикл и даже side-by-side — разумеется, оба «Минск»! Можно констатировать, что белорусы всерьез намерены выйти на новые для себя территории, не ограничиваясь своей «традиционной» продукцией, рассчитанной на довольно специфический (а значит, не самый многочисленный) круг покупателей. Остается только пожелать нашим западным соседям «так держать», ведь в конечном итоге от разнообразия моделей на рынке выигрывает потребитель. Правда, каюсь, лично мне больше всего понравился Minsk Classic — видимо, сказывается прошлое из мезозойско-советской эры... //