



НЕОЖИДАННОЕ ПРИГЛАШЕНИЕ ПРИШЛО ИЗ САМАРЫ, ОТ «МОТОМИРА ВЯЧЕСЛАВА ШЕЯНОВА»: НЕ ХОТИТЕ ЛИ ОПРОБОВАТЬ МОТОТЕХНИКУ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ НА ФОНЕ РУССКОЙ ЗИМЫ?



📌 **Легендарный полугусеничный мотоцикл Kettenrad HK101 (SdKfz 2). С 1940 по 1945 годы компании NSU и Stoewer сделали 8871 таких аппаратов (ещё 550 машин изготовили уже после войны – для сельского хозяйства). Полуторалитровый 36-сильный двигатель от автомобиля Opel Olympia разгоняет это чудо массой 1230 кг по шоссе до 60 км/ч.**

шего училище. Возможно, после месяца боёв и неисчислимого количества снапса на поминках однополчан с ним и удастся найти общий язык. Но с налёту – не получится.

Совсем другой характер у бельгийского Gillet Herstal 720AB. Видимо, превратности военного времени, заставившие по обе стороны фронта, приучили его легко сходиться с незнакомцами – и так же легко их благополучно забывать, стоит лишь отвернуться. «Бельгиец» – единственный специальный «большой» армейский мотоцикл Второй мировой войны с двухтактным мотором, и характер этого двигателя живо напомнил мне «Иж Юпитер», с которым я провёл несколько не худших лет жизни. Он быстро набирает обороты, и на заснеженной дороге мотоцикл выбрасывает эффектные «шприцы», весело скача по колеям. Правда, задняя подвеска «сухая», поэтому лучше вставать на подножках – благо что те просто чудовищного размера и прочно-

САМЫЙ ДЛИННЫЙ ДЕНЬ

ТЕКСТ АЛЕКСАНДРА ВОРОНЦОВА
ФОТО АВТОРА

Что ж тебя, заразу, так и ведёт влево! Выкручиваю руль предельно вправо, наконец что-то хрустит – надеюсь, фрикцион, а не моё плечо... – и Kettenrad снисходительно меняет

траекторию. Да-да, подо мною – легендарный полугусеничный мотоцикл, уникальное и неповторимое творение немецкой компании NSU. Вернее, не он подо мною,

а я в нём – потому что ноги в глубоких шахтах, внизу которых можно нащупать педали сцепления (слева) и тормоза (справа). При этом сидишь на классическом мотоциклетном седле-«лягушке», в руках мотоциклетный же руль с вращающейся рукояткой газа. Между ног – рычаги переключения передач и включения «понижайки». А позади – полуторалитровый четырёхцилиндровый двигатель от автомобиля Opel Olympia

(с электростартером, какое счастье!). С этим рулём, собственно, и соединено то, что позволяет отнести Kettenrad к мотоциклам – передняя параллелограммная вилка и колесо. Вот только если вы думаете, что колесо способно направлять аппарат – забудьте! Руль соединён ещё и с фрикционами, подтормаживающими правую или левую гусеницу. И чтобы они сработали, надо выворачивать руль чуть ли не до упора.

NSU Kettenrad – единственный аппарат тех далёких времён, который хотя бы боком можно отнести к мототехнике и которому абсолютно всё равно, по дороге идти или без неё. По крайней мере, снежную целину полуметровой глубины он даже не штурмовал – просто невозмутимо двигался вперёд. Правда, и к командам водителя он относился с такой же невозмутимостью. Как прошедший два года войны унтер воспринимает гонор молодого офицера, только что окончив-



📌 **Бельгийский Gillet Herstal 720AB оснащён 728-кубовым двухцилиндровым двухтактным двигателем мощностью 23 л.с. С 1937 по 1940 годы для бельгийской армии сделано 784 такие машины с приводом на колесо коляски. После оккупации Бельгии почти все они достались Вермахту.**



сти, а руль для стойки расположен очень удачно. Единственный прокол эргономики – педаль переключения передач (расположенная справа). Видимо, конструкторы хотели, чтобы передачи можно было переключать и ногой, и рукой, поэтому педаль расположена высоко, а ход её огромен. Мне посоветовали переключать вниз ногой, а вверх рукой – но если первое движение затруднений не вызывало, то ко второму трудно привыкнуть.

Третий аппарат – третий характер. Для итальянца уже через пять минут общения



➤ Moto Guzzi 600U – трёхколёсный армейский мотогрузовик грузоподъёмностью 1000 кг. Одноцилиндровый 500-кубовый двигатель мощностью 17,8 л.с. заблокирован с трёхступенчатой коробкой передач. Кроме того, в трансмиссию введены понижающая передача и передача заднего хода. Шасси 600U часто использовалось как носитель различного вооружения – на этом экземпляре установлен крупнокалиберный пулемёт.



➤ Ещё один редкий японский трицикл из музейной коллекции – HMC 1500. Выпущенный в 1932 году компанией Huyo Motor Manufacturing аппарат оснащён 29-сильной V-образной «двойкой» рабочим объёмом 1500 см³.

любой – amico и bello mio. Казалось бы, трёхколёсный Moto Guzzi 600U, здоровенная дура, чуть ли не четыре метра длиной, да ещё и с крупнокалиберным пулемётом в за... пардон, в корме – этакая тачанка по-итальянски. Да и эргономика непривычна: заслонкой дросселя заведует манетка на руле справа, переключение передач ручное, педаль ножного тормоза слева. Хорошо хоть, что рычаги сцепления и ручного тормоза на своих местах. Но как же легко со всем этим удалось освоиться! Лишь поначалу забывал, что манетка не сбрасывается, и, выжимая сцепление, надо самому убрать газ. Ручное переключение передач оказалось неожиданно удобным, тем более

➤ Одно из недавних пополнений коллекции «Мотомира Вячеслава Шеянова» – японский трайк Daihatsu SB-7 1936 года. Да-да, произведение той самой компании, которая ныне выпускает микроавтомобили и входит в состав концерна Toyota. Трицикл грузоподъёмностью 500 кг оснащён одноцилиндровым 750-кубовым двигателем мощностью 20 л.с. Интересно, что этот экземпляр собран из двух аппаратов, найденных на территории России: один в Краснодарском крае, другой под Владивостоком.

что отличные подсказки давал смонтированный на бензобаке механический указатель. Запас тяги у горизонтальной 500-кубовой «одностволки» – просто фантастический! Вот это двигатель! Недаром он продержался в серийном производстве с 1921 года и аж до 80-х годов. Огромная база способствует редкостной устойчивости на заснеженной дороге, но при этом и неповоротливым увальнем аппарат не назовёшь. Глушитель тоже немалой длины, так что его почти пулемётное



➤ Хотя этот аппарат выбивается из военной темы, пройти мимо него невозможно. Ну разве не красавец? Немецкий OD T100 тоже пополнил коллекцию совсем недавно. Завод Вилли Остнера в Дрездене выпускал этот роскошный и дорогой мотоцикл с 1928 по 1933 годы. Двигатель – V-твин MAG, рабочим объёмом 986 см³ и мощностью 22 л.с. С таким мотором мотоцикл разогнался до 120 км/ч. Оребрённая коробка перед двигателем – общий для двух цилиндров глушитель, из которого выходит одна выхлопная труба.

стаккато раздаётся далеко позади, и непроизвольно крутишь головой: кто это сел на хвост? Кстати, если NSU Kettenrad и Gillet Herstal 720AB послевоенных наследников не обрели, оставшись тупиковой ветвью эволюции, то Moto Guzzi 600U стал основой для мотогрузовика Ercole, выпускавшегося до 1980 года! ...Вопреки подсчётам астрономов тот зимний день для меня оказался самым длинным в году. Я отмахал

почти 1800 км, оседлав по пути Hyundai Solaris и Mercedes S-Klasse, два микроавтобуса, самолёт Boeing-737 и электропоезд «Стандарт Плюс». Но дорожке всего – те считанные километры, которые я проехал за рулём трёх ветеранов. Такое не забывается. ●

Благодарим за организацию поездки «Мотомир Вячеслава Шеянова» (MOTOS-OF-WAR.RU).