Было время – мотоциклетные раритеты покидали нашу страну, оседая в западных музеях. Теперь же маятник качнулся в обратную сторону: зарубежные редкости пополняют наши собрания. Иностранные мотоциклы – в основе уникальной коллекции «Мотомир Вячеслава Шеянова».

ВРЕМЯ СОБИРАТЬ

ТЕКСТ Александра ВОРОНЦОВА
ФОТО автора и из архива Вячеслава ШЕЯНОВА

Вячеслав Владимирович, неизбежный вопрос: как вы пришли к коллекционированию мотоциклов?

Я вообще люблю историю, обожаю историю. Как сказал мудрец, если у вас нет исторического образования – у вас вообще нет образования.

Сыграла свою роль и та особенность национального характера, которую я назвал бы «А чем мы хуже?». В моем общении с зарубежными партнерами меня всегда задевало их отношение – слегка свысока, как бы похлопывая по плечу: ну что вы, русские, можете? И тогда появилась мысль: а что, если собрать самую крутую в мире коллекцию военных мотоциклов? Это с одной стороны. А с другой, погрузившись в тему, я увидел: коллекций мотоциклов много, но они с точки зрения логики и, если хотите, бизнеса – дефрагментированы. Что я имею в виду? Зайдите в любой большой мотоциклетный

Украшение коллекции – легендарный Brough Superior SS100 1928 года, как его называли в те времена, «двухколесный Rolls-Royce». Сокращение SS означало Super Sport, цифра 100 – величину гарантированной максимальной скорости в милях в час (160,9 км/ч). Верхнеклапанный 988-кубовый V-твин JAP развивал мощность около 45 л.с. (как и Rolls-Royce, компания не сообщала точных данных). Brough Superior SS100, самый мощный и скоростной дорожный мотоцикл 20-х и 30-х годов, считают первым в мире супербайком. На выставке «Мотозима» компанию ему составили еще два Brough Superior, с нижнеклапанными моторами – 11–50 1937 года и SS80 Special 1940 года.

Американский Indian Four 1940 года – один из самых роскошных мотоциклов своей эпохи. Продольно установленный рядный четырехцилиндровый двигатель рабочим объемом 1278 см³ развивал 40 л.с., разгоняя машину до 160 км/ч. Среди интересных технических особенностей – оппозитное расположение клапанов (верхние впускные и нижние выпускные), передняя подвеска на продольной четвертьэллиптической рессоре, задняя свечная подвеска.

музей – что привлекает людей? Безусловно, самое-самое.

А что самое-самое? Это мотоциклы большого рабочего объема. Но до сих пор такой коллекции, где они были бы представлены во всей полноте, не было. А у меня сейчас собраны практически все мотоциклы 30-х годов с моторами рабочим объемом более 800 см³.

И 1000-кубовый HRD–Vincent?

Его у меня пока нет – но это пока. С этим мотоциклом вышла интересная история. Это чрезвычайно редкая машина – их до войны сделано всего 79 штук. И вот приезжаю я торговать мотоцикл. А англичане, надо сказать, жулики. Они отлично знают, кто я, что я в теме, представляю себе цены. Но отношение к русским у них – такое впечатление, что они о нас судят по фильмам типа «Особенности национальной охоты». Смотрю я мотоцикл: замечательная машина, хорошо сделана. Интересуюсь ценой – нормальная рыночная цена. Говорю: хотелось бы документы посмотреть. И тут они начинают: это один из последних мотоциклов, собранных в 1939 году, и документы на него утеряны. Говорю: как же так, ведь помимо регистрационных документов – у хозяина и в государственных органах – должны быть еще и заводские записи. Они: все разбомблено. Ага, в трех местах сразу. И я понимаю, что передо мной то, что американцы называют «Микки-Маус» – машина, собранная из запчастей. В принципе, это нормально, но цена будет другая. Тоже высокая, но гораздо ниже, чем за мотоцикл фабричного производства. Я говорю: готов платить, но как за «Микки-Маус». Они уперлись: дескать, оригинал – и все тут. Так что сделка не состоялась – буду искать оригинальный аппарат в другом месте.

Чем вас привлекли мотоциклы именно 30-х годов?

Сначала я потянулся к технике тех времен интуитивно. А потом, изучая информацию, убедился в правильности своего выбора и могу обосновать его с научной точки зрения. В те годы обстановка на планете была совсем не такой, как сейчас. Что сегодня сдерживает, скажем так, звериную сущность человека? Оружие массового уничтожения. Кто бы что там сейчас ни говорил, но мировой войны не будет, потому что все понимают: может жахнуть. И жахнуть так, что ни от кого ничего не останется. И этот страх взаимного уничтожения держит всех в узде. А до 1945 года ситуация была кардинально другая. В 30-е годы все готовились к будущей войне, и на мотоцикл смотрели как на одно из средств победы. Ведь какой оказалась Первая мировая? Это была позиционная война, где на крохотном пятачке гибли сотни тысяч солдат. Никто не хотел повторения такого ужаса. Тем более что перед глазами военных специалистов был пример другой войны – нашей Гражданской. Она дала противоядие от позиционного противостояния, имя которому – маневр. Все понимали, что грядущая война будет войной моторов. И мотоциклы в маневренной войне сыграли огромную роль.

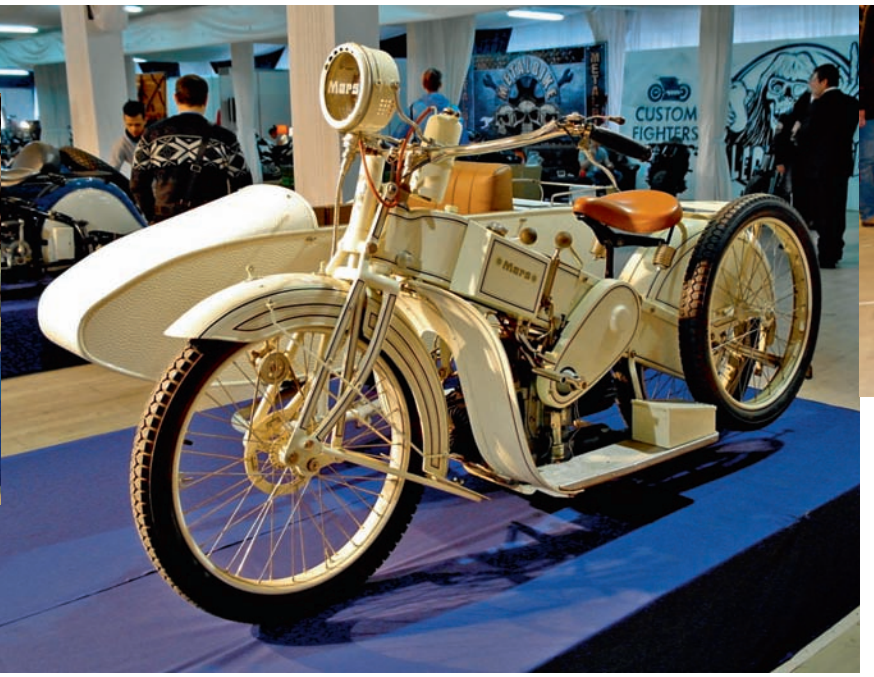
В 1941 году Германия и ее союзники подготовили 4-миллионную армию вторжения. И начальник Генерального штаба Вермахта Франц Гальдер говорил: каждый десятый в нашей армии – водитель. То есть 400 000 боевых машин и транспортных средств. В том числе 150 000 мотоциклов.

Немцы, конечно, сделали лучшие в мире военные мотоциклы. Но поэтому и проиграли. Против них обернулась экономика: хорошего нельзя сделать много. Да, BMW R75 и Zundapp KS750 были совершенными машинами. Но стоили как два автомобиля! У нас тоже были сделаны экспериментальные мотоциклы с приводом на колесо коляски. Берем отчет ГАБТУ: незначительное улучшение тактико-технических характеристик есть, но в серию не рекомендуем. Потому что дорого!

И вы начали с армейских мотоциклов?

Да, поначалу я коллекционировал специальные мотоциклы с приводом

В коллекции «Мотомир Вячеслава Шеянова» более 80 мотоциклов, в основном 30-х и 40-х годов

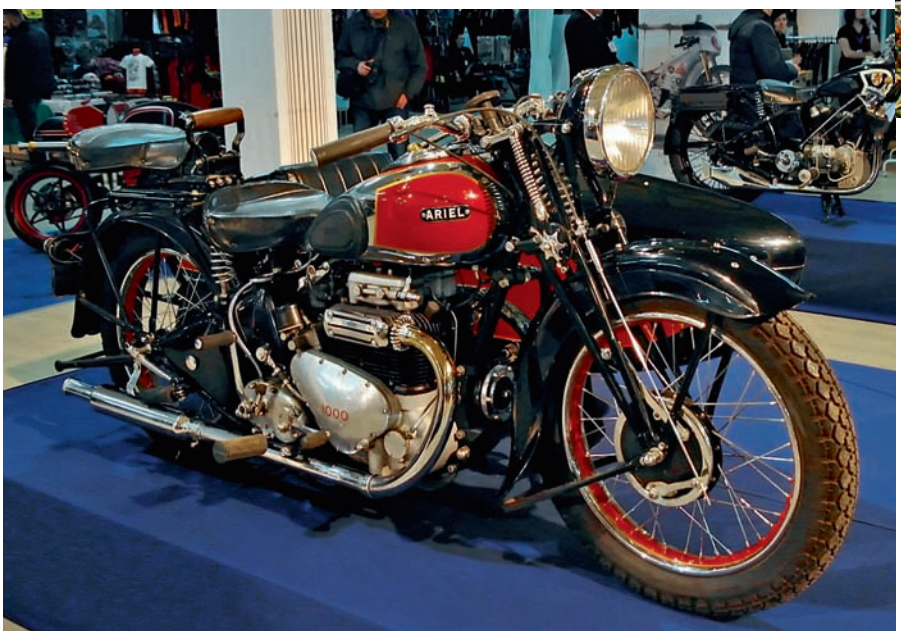


Royal Enfield KX 1941 года – типичный большой английский V-твин довоенной поры. Обладал рекордным для «британцев» 30-х годов рабочим объемом – 1140 см³, причем поначалу такой мотор предлагался лишь для экспортных машин. Эксплуатировался в основном с боковым прицепом, а в одиночном варианте мог разгоняться до 130 км/ч.

Немецкий Mars A20 1921 года – один из самых старых мотоциклов в коллекции. Аппарат очень необычен технически: двухцилиндровый 956-кубовый оппозит мощностью 12 л.с., с приводом нижних клапанов через коромысла, двухступенчатая фрикционная трансмиссия, несущий монокок в качестве рамы и бензобака, оригинальная передняя подвеска. Мотоцикл выпускался с 1920 по 1932 годы, сделано чуть больше тысячи экземпляров.

Matchless Silver Hawk 1931 года – редкий британский мотоцикл с 600-кубовой V-образной «четверкой» мощностью 26 л.с. Малый угол развала цилиндров позволил использовать один верхний распредвал для двух головок. Мотоцикл имел также мягкую подвеску заднего колеса. Сложная конструкция и высокая цена не способствовали хорошим продажам в годы Великой депрессии – было сделано всего 546 машин.

Ariel Square Four 1940 года – мотоцикл с уникальной «квадратной» компоновкой двигателя: четыре цилиндра сгруппированы попарно, два отдельных коленвала связаны друг с другом шестернями. Машины с моторами оригинальной схемы, разработанной легендарным британским конструктором Эдвардом Тёрнером, выпускались с 1931 по 1958 годы. В коллекции – мотоцикл второй серии, с 996-кубовым двигателем мощностью 36 л.с.



на колесо коляски. И я собрал их все – по крайней мере, все серийные, и даже некоторые экспериментальные (реплики наших М-73). Потом я расширил свою коллекцию, включив в нее специальные армейские мотоциклы времен Второй мировой войны с моторами рабочим объемом более 500 см³ – эта линия тоже собрана вся, включая редкие «карданные» Harley-Davidson XA и Indian 841. Еще одна отдельная линейка – армейские трициклы. Это тема в основном итальянская и японская, но вы даже в Италии не найдете столько трициклов в одном месте. Здесь я не претендую на полноту – я собрал где-то 60% от выпускавшихся. Но среди них есть такие, каких вы нигде в мире больше не найдете – некоторые японские трициклы, например.

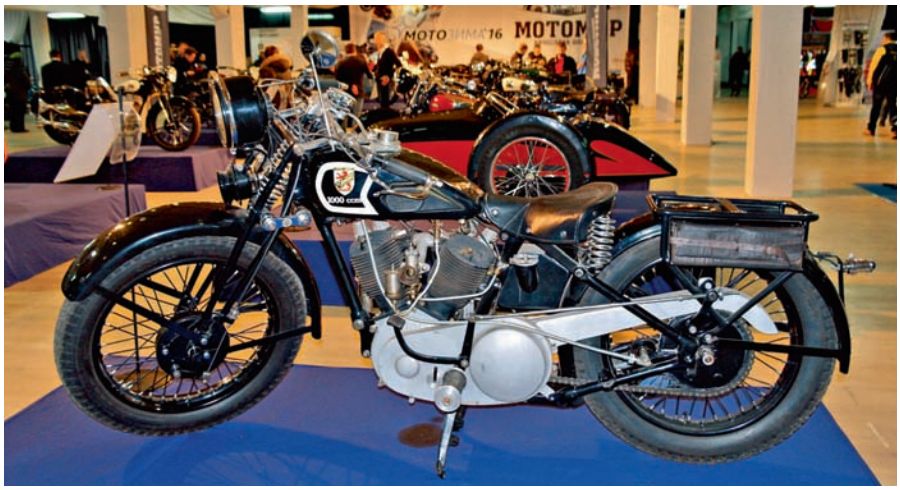
Ну и песня моей души – это четырехцилиндровые мотоциклы. Я собрал все такие аппараты 30-х годов, за исключением отдельных машин, выпущенных буквально в нескольких экземплярах. Недавно моя коллекция пополнилась четырехцилиндровым Brough Superior – таких, с автомобильным мотором Austin, было сделано всего 10 штук.

С недавних пор у вас в коллекции появились и советские мотоциклы?

Да, это отдельная ветвь. У меня есть несколько довоенных мотоциклов, и моя мечта – найти Л-600. Говорят, в Подмосковье есть такой – без двигателя, но целы рама, передняя вилка, коляска. Обращаюсь к вашим читателям: помогите найти! Ведь это уникальный фрагмент нашей мотоциклетной истории, и я со своей стороны обещаю провести его комплексную реставрацию. Послевоенные – хочу собрать в основном спортивные большой кубатуры: М-75, М-77, С-565…

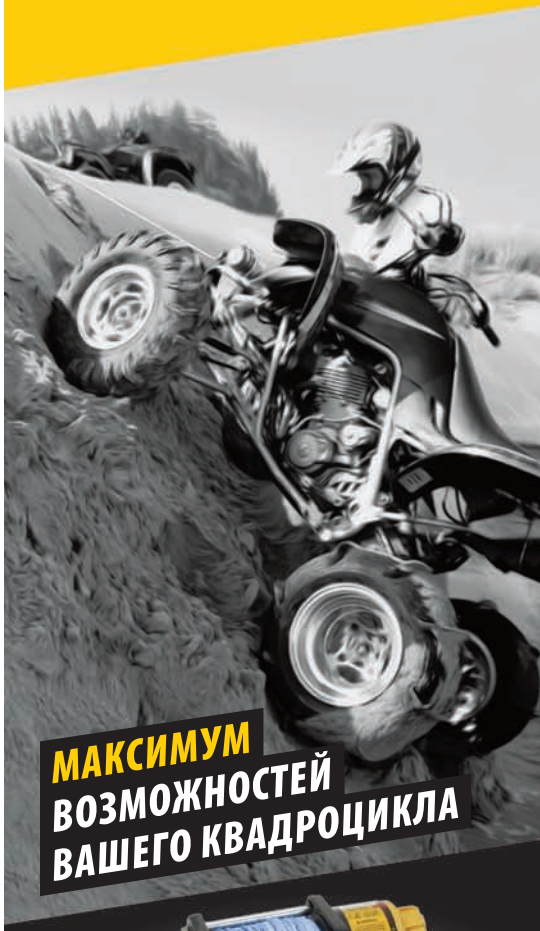
С каких мотоциклов начиналась ваша коллекция?

Эпоху перед Второй мировой войной Вячеслав Шеянов считает золотым веком мотоциклостроения



Немецкая диковина – 1000-кубовый Tornax III 1930 года. Оснащался нижнеклапанным V-твином JAP британского производства, развивавшим 26 л.с. Выпускавшийся только под заказ, большой Tornax был редкостью и в дни своего рождения, а в наше время – уникален.

T-MAX®
MAXIMUM OFF ROAD RECOVERY ™



СЕРИЯ ЛЕБЕДОК ATW PRO
2500, 3500, 4500, 6000 lbs.
• Синтетический трос
• Управление на руле
А также полный спектр аксессуаров для квадроцикла!

Более подробная информация о продукции и точках продаж на сайте:

WWW.T-MAX.RU

Приглашаем к сотрудничеству магазины и установочные центры:

info@t-max.ru

реклама

BMW R75 и Zundapp KS750. Саша Кришталь, реставратор из Киева, делал для нас эти мотоциклы.

Машины в коллекцию приходят разными путями. Какие-то находишь с трудом: например, мы долго разыскивали Horex S8. Иногда собственник редкой машины говорит: пусть владелец коллекции приедет ко мне – я хочу на него посмотреть. И лишь поговорив, поняв, насколько серьезен мой интерес, он дает согласие на продажу мотоцикла.

Есть ли в вашей коллекции любимцы?

Наверное, нет. Они все мне дороги, все они объекты технического искусства. Конечно, могу выделить какие-то машины. Например, Harley-Davidson XA: совершенно необычный для этой компании аппарат, прет как танк, настоящий вояка. Лучше всего ездят по грязи – BMW R75 и Zundapp KS750, привод на колесо коляски дает себя знать. Самый, так сказать, прикольный мотоцикл – Harley-Davidson WLA, основной мотоцикл Красной армии, кстати. По ощущениям – ведро с болтами, но он такой резкий, всегда заводится, надежный. Самый необычный в езде – японский Kurogane. Отцепили от него коляску, а он такой здоровенный – недаром у него было прозвище «двухэтажный». Едешь – как будто на вертолете летишь.

Самый значимый, тот, который определил тенденции на много лет вперед – это Horex S8. Может быть, он не столь известен, но рядный верхневальный мотор – все с него пошло. Не зря же японцы взяли его за образец.

Ну и, конечно, на Brough Superior SS100 едешь – прямо-таки королем себя чувствуешь, расправляешь плечи. И он такой горячий – а ведь ему скоро исполнится сто лет!

А на современных мотоциклах ездите?

Да, у меня BMW HP2 и Ducati Multistrada. Но, как ни парадоксально, мотоциклистом себя не считаю. Так, прохватить для души или в субботу по «Минке» проехать, чтобы с дачниками в пробках не толкаться – да. А чтобы постоянно ездить на мотоцикле или в дальнее путешествие на нем отправиться – нет, это не для меня.

Вашей коллекции уже 15 лет. Как бы вы ее охарактеризовали?

Прежде всего, это народное достояние. Мне поступали предложения о продаже, но я не собираюсь ее продавать – только пополнять.

Когда лучшие образцы мирового мотоциклостроения собраны вместе, то сразу видишь господствовавшие тогда тенденции технического развития. А свою сверхзадачу я вижу в том, чтобы как можно больше людей, увидев мою коллекцию, посетив мой сайт, заинтересовались технической историей. И если это произойдет, я буду искренне считать, что чуточку упорядочил энтропию этого мира.

Puch P800 1936 года. Австрийская компания Puch выпускала в основном двухтактные мотоциклы, но этот экземпляр – одна из редких машин марки с четырехтактным мотором, да еще каким – 800-кубовым 20-сильным четырехцилиндровым «почти оппозитом» («почти» – потому что угол развала цилиндров составлял не 180, а 170°). Как и у многих других аппаратов Puch той поры, сцепление располагалось в ступице заднего колеса. Выпущено всего 550 таких мотоциклов.

Самая известная марка датских мотоциклов – Nimbus. Без существенных изменений конструкции одна-единственная модель выпускалась с 1934 по 1958 годы. В коллекции – изготовленный в 1938 году мотоцикл с продольно установленным 746-кубовым четырехцилиндровым двигателем мощностью 22 л.с.

Немецкий Windhoff 750 1927 года – мотоцикл уникальной конструкции: силовой агрегат (продольно установленный четырехцилиндровый двигатель воздушно-масляного охлаждения и пристыкованная к нему трехступенчатая коробка передач) служил главным несущим элементом всей машины.