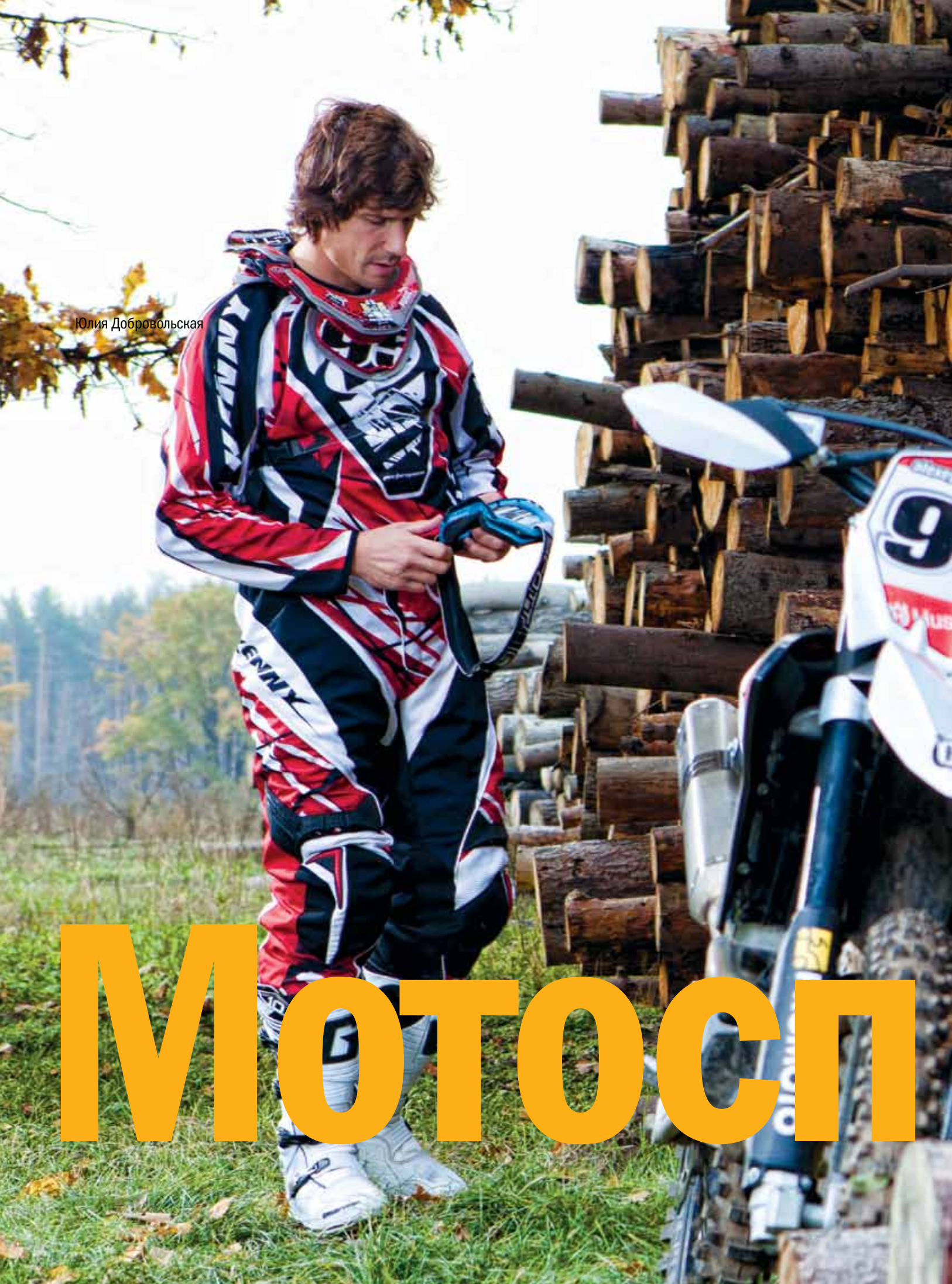



Юлия Добровольская

# Мотосп





В прошлом номере журнала мы начали рассказывать об одном из интереснейших видов экстремального спорта – мотоциклетной дисциплине эндуро. В этом номере мы хотели бы продолжить эту тему и познакомить вас с заслуженным спортсменом, неоднократным победителем многих российских и зарубежных соревнований, единственным отечественным мотоциклистом, достигшим финиша ралли Париж-Дакар **Алексеем Наумовым**

**орт**

**как активный  
образ жизни**



В **12**  
ЛЕТ

у меня появился  
мопед «Рига 16»

**С**егодня Алексей Наумов является лицом бренда Husqvarna в России, которая знакома большинству наших читателей как мировой лидер по производству техники для ведения лесного хозяйства и лесозаготовок: бензопил, кусторезов, измельчителей пней и др., а также как организатора соревнования лесорубов «Кубок Husqvarna». Однако как оказалось, это отнюдь не все грани деятельности этого бренда. На протяжении более чем сотни лет Husqvarna занимается производством, и довольно успешным, мотоциклов. Но обо всем по порядку.

### Уверенными шагами к победе

Несмотря на многочисленные награды и огромный авторитет среди мотоциклистов и болельщиков, в общении Алексей оказался очень открытым и веселым человеком. Вот что он нам рассказал о своем увлечении мотоциклетным спортом.

Когда я был еще совсем маленький, у моего папы был мотоцикл с коляской «Иж Юпитер». На нем мы постоянно ездили из деревни в город и обратно. И уже тогда, будучи еще совсем ребенком, сидя в коляске, я испытывал самые позитивные эмоции от езды на мотоцикле.

В 12 лет у меня появился мопед «Рига 16». Он достался мне от моего дяди, который ушел в армию. Я его отремонтировал и гонял по деревне.

В 15 лет мне улыбнулась удача – знакомый подарил мне мотоцикл «Минск». Это было настоящее счастье! Я с него практически не слезал, пока учился в техникуме, ездил даже зимой! В те годы и произошло мое знакомство с мотокроссом. Постоянно ездил смотреть соревнования, которые проходили у нас в Коломне. А после гонок часто выезжал на трассу, чтобы пометать... как будто еду по ней на настоящем кроссовом мотоцикле.

В 1993 году наш коломенский легендарный гонщик Сергей Поваров принимал участие в ралли-марафоне «Дакар». Кадры, как он мчит по пустыне, показывали по центральному каналу – вот они-то и врезались мне в память. Тогда я понял, чего хочу, и в голове появились настоящие мечты о «Дакаре».

В 19 лет Сергей Поваров отдал мне свой старенький мотоцикл «ЯВА 350», на котором он выступал и побеждал еще в далеком Советском Союзе. Я отремонтировал его и принял участие в ралли-рейде «Трансаэро», проходившем в Коломне в 1999 году. Это была моя первая гонка, я финишировал 15-м.

Вот так и началась моя спортивная карьера. Уже через несколько

лет я выехал на свою первую международную гонку – Баха в Италии. Временами было нелегко, постоянно возникали трудности на пути, но я продолжал верить в себя и много тренироваться. В 2008 году мне уже удалось занять третье место на Чемпионате мира FIM по ралли-рейдам в классе 450 Production, а в 2011 году я финишировал свой первый «Дакар».

На данный момент могу с уверенностью сказать, что мотоспорт – это дело моей жизни, а победа в ралли «Дакар» – моя самая главная цель, к которой я иду уверенными шагами, продолжая набираться опыта. На свой второй «Дакар» я поставил цель – финишировать в ТОП-20.

Настало время вернуться к компании Husqvarna.

### Время спортивных успехов

Шведская компания Husqvarna отсчитывает свою историю с 1689 года и началась она с производства мушкетеров, которые в скором времени стали считаться одними из лучших в Европе. Постепенно оружейная фирма Husqvarna расширяла гамму выпускаемой продукции, что стало возможным благодаря высокому инженерному мастерству ее работников. Теперь уже компания известна во всем мире как один из лучших производителей охотничьих ружей, велосипедов, мотоциклов, кухонного оборудования, швейных машин и инструментов для наружных работ. В 1903 году она выпускает под своим брендом первый мотоцикл. Вполне типичный для того времени мотоцикл получил одноцилиндровый четырехтактный двигатель ФН (1,5 л.с.) и непосредственный

**АЛЕКСЕЙ НАУМОВ:**

**«Эндуро – это гонки по пересеченной местности. Очень много участков прокладывается через леса, и это, как правило, лесные тропинки, спуски и подъемы между деревьями, стволы деревьев, которые нужно преодолевать на высокой скорости, оголенные корни деревьев. Если почва с камнями, это дается в десять раз тяжелее. Многих это пугает. Но не меня. Я все детство провел в деревне и постоянно гонял на велосипеде по лесу, и эта сила и дух леса мне очень по душе. Когда я начал заниматься мотоспортом, я снова вернулся в тот самый детский лес. Только теперь целью было не развлечение, а повышение мастерства. Я прокладывал сложные маршруты, строил трудные участки из бревен. Особенно мне нравятся участки, где в прошлом году были пожары. Там сейчас организовали множество лесопилок, поэтому не надо ничего выдумывать – я просто еду поперек, по бревнам и получаю отличную тренировку на мастерство и выносливость. И мне очень нравится, что теперь мой мотоцикл настоящий! Можно сказать, с лесными корнями! И от своей работы я получаю стопроцентное удовольствие!»**

ременный привод заднего колеса. Позже использовались также моторы НСУ, но наиболее популярным оказался двухцилиндровый нижнеклапанный V-образный силовой агрегат «Мото-Рев» (600 см<sup>3</sup>).

Производство двухцилиндровых моделей продолжалось и в 20-е годы, но к концу десятилетия было вытеснено более дешевыми одноцилиндровыми двигателями ДжАП рабочим объемом от 174 до 600 кубических сантиметров.

В 30 годах XX века компания запустила в производство «50» модель мотоцикла с одноцилиндровым верхнеклапанным мотором (491 см<sup>3</sup>, от 20 до 30 л.с). Одновременно с этим запускается проект гоночной машины с двухцилиндровым V-образным верхнеклапанным 500 кубовым двигателем. Вложения компании в это направление полностью окупили себя, и гоночный агрегат с 1932 по 1935 года первенствовал в «Гран При Швеции». Успехи на ралли способствовали международному дебюту марки, до этого неизвестной за пределами Швеции.

В 1934 году мотоциклы Husqvarna выступили на «Турист Трофи». Пилотами были легендарный ирланд-



дец Стенли Вудз, и англичанин Эрни Нотт. Англичанин, в итоге, финишировал третьим, а Вудз показал лучшее время прохождения круга и незадолго до финиша шел на втором месте, но не смог закончить гонку ввиду того, что у него закончилось топливо.

Спортивные успехи никоим образом не подняли низкие продажи марки, и в 1936 году руководство компании решилось на резкий маневр – на смену всей прежней широкой линейке мотоциклов, пришел их легкий собрат с одноцилиндровым двухтактным двигателем рабочим объемом 98 см<sup>3</sup> и двухступенчатой коробкой передач. К 1939 году объем двигателя вырос до 118 кубических сантиметров, а в трансмиссии появилась третья передача. Данную модель Husqvarna выпускала вплоть до 1953 года, когда мир увидел знаменитый Дромбаген – необычайно легкий (всего 75 кг) аппарат с одноцилиндровым двухтактным мотором (174 см<sup>3</sup>, 9 л.с.), трехступенчатой коробкой передач, замкнутой трубча-

## КОРОТКО

Мировой рынок продукции Husqvarna оценивается примерно в SEK 150 млрд в год. Северной Америке приходится около 60% этого рынка, Европе более чем 30%, а остальному миру – менее 10%.

В сентябре 2010 года в Хорватии, городе Загреб, состоится мировой чемпионат среди вальщиков леса. Мировой чемпионат является официальным международным состязанием для профессиональных вальщиков леса, работающих с бензопилой. Компания Husqvarna на протяжении многих лет является одним из крупнейших спонсоров данного мероприятия. Многие участники традиционно выступают с бензопилой Husqvarna.

той рамой и маятниковой подвеской заднего колеса.

Впоследствии именно эта модель стала основой для создания спортивных внедорожных мотоциклов. Наверное, огромной удачей можно считать то, что именно в это время в Швеции получили

Сегодня Алексей Наумов является лицом бренда Husqvarna в России

большую популярность соревнования по мотокроссу. Рольф Тибблин с успехом выступил на Дромбагене в 1958 году на нескольких этапах чемпионата Европы в классе 250 см<sup>3</sup>. Заинтересованная его успехом, компания к сезону 1959 года подготовила специальный кроссовый 250-кубовый аппарат, отличавшийся высокой мощностью (20 л.с.), при малом весе (90 кг). Это позволило Тибблину с легкостью выиграть чемпионат Европы по мотокроссу.

Многочисленные успехи побудили руководство концерна к участию в чемпионате мира, который тогда проводился лишь в классе 500 см<sup>3</sup>. Отсутствие подходящего двигателя нисколько не смутило конструкторов – используя чертежи 30-х годов они создали одноцилиндровый верхнеклапанный двигатель тех времен, выполнив цилиндр и его головку из алюминиевого сплава и заново разработав профиль кулачков распределителя. Коробку передач и заднее колесо были позаимствованы у «британца» «Эй-Джей-Эс». Все это было установлено в легкую и прочную стальную дуплексную раму. Несмотря на скептицизм, с которым многие наблюдали создание этой «сборной солянки», подобный подход сработал, и шведский мотогонщик Билл Нильссон на этом мотоцикле выиграл чемпионат мира 1960 года. Тибблин повторил это достижение в 1962 году, а Торстен Халлманн стал чемпионом Европы в классе 250 см<sup>3</sup>. В 1963 году они повторили успех, причем серия в классе 250 см<sup>3</sup> впервые получила статус чемпионата мира.

Все это подвело руководство компании к логическому выводу – прекратить производство обыкновенных дорожных мотоциклов и полностью сосредоточиться на внедорожных гоночных вариантах, которые к тому времени уже успели покорить сердца богатых американских экстремалов.

В середине 60-х годов дебютировала модернизированная серия кроссовых мотоциклов с двухтактными моторами рабочим объемом 244 и 360 см<sup>3</sup>, заблокированными с четырехступенчатыми коробками передач. Она принесла Husqvarna новую серию побед в чемпионатах мира: Халлманн выиграл в классе 250 см<sup>3</sup> в 1966 и 1967 годах, а его соотечественник Бенгт Аберг в 1969 и 1970 годах завоевал мировую корону в классе 500 см<sup>3</sup>.

В 70-х годах Husqvarna расширила спектр выпускаемых моделей, добавив к моторам рабочим объемом 244 и 360 см<sup>3</sup> еще и 124-кубовый ва-



риант. Не обошло их и веяние времени и рынка – компания освоила производство мотоциклов для многодневных соревнований и для популярных в США мотокроссов в пустынях.

Необходимо отметить, мотоциклы фирмы Husqvarna никогда не теряли своих первоклассных качеств, что подтверждали титулы чемпионов мира по мотокроссу, завоеванные в 70-е годы в упорной борьбе с японскими заводскими командами в классе 500 см<sup>3</sup> в 1974 году и в классе 250 см<sup>3</sup> в 1976 и 1979 годах.

Конструкторы шведского концерна всегда шли в ногу со временем (а кое-где и опережая его). Так, с 1953 года Husqvarna стала применять систему жидкостного охлаждения двигателей, с 1984 года – заднюю подвеску с прогрессивной характеристикой. Следуя тенденции возвращения в большой спорт четырехтактных моторов, в 1982 году шведы представили модель «500WR» с четырехтактным 503-кубовым двигателем воздушного охлаждения, а к сезону 1986 года подготовили новый «жидкостный» силовой агрегат. Именно мотоциклы Husqvarna обеспечили Швеции победу в Шестидневных соревнованиях ФИМ 1983 года.

В 1986 году Husqvarna продала права на марку, сбытовую сеть и лицензию на производство мотоциклов итальянскому концерну Cagiva. И уже в 1987 году в Италии началось изготовление спортивных мотоциклов Husqvarna с двухтактными и четырехтактными моторами (от 124 до 503 см<sup>3</sup>). Вслед за спортивной техникой последовали версии для повседневной жизни. Первым проторил дорогу в 1993 году мотоцикл двойного назначения «WRE125» с двухтактным двигателем (124 см<sup>3</sup>, 31 л.с). В 1997 году увидел свет подобный мотоцикл «TE610 E» уже с четырехтактным мотором (577 см<sup>3</sup>, 50 л.с). А на переломе веков производственную программу дополнили детские кроссовые мотоциклы и машины для гонок «супермотард».

В 2007 году MV Agusta Motor S.p.A. продала Husqvarna Motorcycles группе BMW Motorrad, но ни на модельный ряд, ни даже на расцветку это не повлияло. Наоборот, благодаря такому тандему мотоциклы стали еще лучше.

Сейчас в арсенале Husqvarna 21 модель мотоциклов в категориях: мотокросс, эндуро и супермото. Все они производятся в Италии в провинции Varese на заводе Cassinetta di Biandronno.

За время своего существования мотоциклы Husqvarna завоевали 80 мировых титулов в дисциплинах эндуро и кросс.

В России официальным импортером мотоциклов Husqvarna является компания Promoto. 5 июля 2011 года компания объявила о начале продаж, представив в мотосалоне полный модельный ряд мотоциклов Husqvarna класса эндуро, мотокросс



и супермото. На официальной презентации присутствовали все ведущие мотоспортсмены России.


Нам остается только порадоваться приходу на отечественный рынок и треки данной фирмы и пожелать компании Husqvarna и Алексею Наумову плодотворного сотрудничества... Будем ждать «Дакар-2012», на котором, по словам Алексея,

## Шведская компания Husqvarna отсчитывает свою историю с 1689 года

его целью является финишировать в 20-ке. Может быть, именно на Husqvarna российский мотогощик впервые в истории сможет победить на самом престижном ралли планеты.

Хотелось бы отметить, что благодаря выходу таких мировых производителей, как Husqvarna, на российский рынок не только со специальным оборудованием, но и с мототехникой, растет интерес потенциальных покупателей к активным видам отдыха. В планах компании стоит расширение модельного ряда мотоциклов, а также выпуск квадроциклов и снегоходов.

За последнее время в России все большую популярность приобретает туризм с активными способами передвижения на мотоциклах, снегоходах, квадроциклах, благодаря чему есть возможность включения в туризм богатых лесных достопримечательностей нашей страны.

Огромный потенциал лесных территорий регионов Северного Кавказа, Алтая, Карелии, Сибири дает возможность развитию специальных инвестиционных проектов в области активного туризма. Сегодня, когда так много говорится о государственной политике по формированию здорового образа жизни среди населения, активный отдых может стать одним из главных видов туристического кластера при развитии туризма в российских регионах, а также создать хорошую основу для устойчивого развития региональной экономики. 

**1999**

первая гонка в Коломне, ралли-рейд «Трансаэро»

**2008**

третье место на Чемпионате мира ФИМ

**2011**

финишировал свой первый «Дакар»