



Еще один двухколесный шоу-стоппер украсит экспозицию БМШ-2012. Вообще, есть такое наблюдение — в последнее время в нашем регионе средства передвижения заметно разбавляются за счет частного ввоза техники с американского рынка. Причем этот интерес проявляется параллельно к авто и мото.

Вот и чоппер Honda VTX 1800 Custom шелеховчанина Дениса Коробейникова был завезен прямоком из США. Причем, так сказать, вместе со всем его замечательным тюнингом с определенной долей hand-made, что

## ЧОППЕР-СТОППЕР

и дает право на приставку Custom.

Собственно, даже в заводском первоисточнике мотоцикл Honda VTX 1800 имеет много вариантов исполнения, включая ретро, и в своем классе давно является культовой вещью сам по себе, но при этом стал одним из самых популярных мотоциклов для

тюнинга. Разработанный явно с прицелом потеснить «сто-процентных американцев» Harley Davidson или Victory, японский «аналог» привнес в эту двухколесную религию свою изысканность стиля и техническое совершенство.

Причем, с пересмотром догматических ценностей. Так, если у 100%-х янки двигате-

ли V2 исключительно воздушно-го (точнее воздушно-масляного) охлаждения, то Honda VTX, также исповедуя классическую схему V2, имеет жидкостное охлаждение. Но! Цилиндры при этом тоже оснащены ребрами, что сохраняет обязательную в этом консервативном классе стилистику, а заодно помогает отводить тепло.



*Радиатор охлаждения штатный, а вот его обрамление — ручная работа. Сам двигатель в дополнительной красоте вроде как не нуждается, при жидкостном охлаждении имеет и обязательные по стилистике ребра, а чтобы не снижать визуальное впечатление и в темное время, оснащен подсветкой*



*Штатный выпуск был сделан в виде прямых длинных труб, и совсем другое дело — прамоточные патрубки витиеватой формы*



Такой девайс как гиперчаржер по сути представляет выпуск с нулевиком и некий инерционный наддув. С учетом прямого прибавка в мощности даже при установке Power Commander и всех настройках невелика, зато как эффектно выглядит и звучит!

Удельная мощность и «оборотистость», как диктуют классики жанра, невысокая, но с объемом все куда как круче: 1800 кубиков — это больше, чем у конкурентов. Даже многие среднестатистические автомобили не могут похвастать такими объемами. Как результат такого запаса — сравнительно высокая мощность и «моментность» на низких оборотах. Знатки утверждают, что этот мотор уже в стоке мог бы удовлетворить многие взыскательные требования по всем характеристикам, однако при таком комплексном тюнинге здесь практически ничего не остается без доработок.

Как говорит сам обладатель мотоцикла, от изначального варианта осталась только основная часть рамы и блок двигателя с коробкой. Все остальное подверглось тем или иным изменениям и дополнениям. Установлена другая вилка, задний маятник переделан под колесо нестандартной ширины 240 мм, с пере-

#### НЕКОТОРЫЕ ЗАВОДСКИЕ ПАРАМЕТРЫ МОТОЦИКЛА HONDA VTX 1800

Длина, мм	2455
Высота по седлу, мм	695
Сухой вес, кг	321
Двигатель, тип	V-Twin, 4-тактный, 6 клапанов, впрыск, жидкостное охлаждение
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1795
Мощность, л.с./обороты	107/5000
Крутящий момент, Нм/обороты	156/3000
Коробка передач	Механическая 5-ступенчатая
Подвеска передняя	Телескопическая вилка картриджного типа, ход 130 мм
Подвеска задняя	С двойным амортизатором, 5-ступенчатой регулировкой, ход 100 мм

носом амортизатора. Радиатор охлаждения обрамлен в декор ручной работы, заднее крыло ручной же работы отличается таким эксклюзивным элементом как «встроенный» художественный фонарь на светодиодах. Другими стали диски, зеркала, подножки, бак, сиденье и другие элементы экстерьера с неминуемым «усилением» их «отражающей» способностью, то есть хромированной отделки.

И наконец, двигатель. Он получил иной, прямоточный выпуск оригинальной формы, а также так называемый гиперчаржер — с двух сторон двигателя видны его воздухозаборники с характерными заслонками. По сути, это система выпуска с фильтрами нулевого сопротивления, плюс некий эффект инерционного наддува. Прибавка в мощности не столь уж велика, к тому же в этом и нет необходимости, зато внешне очень эффектно.

Так или иначе, но прямоток и нулевик в таком двигателе уже требуют установки дополнительного блока управления (Power Commander) и специальной настройки на стенде, без чего мотор просто не будет нормально работать, но у нас в стране это осуществляют в единичных местах. Поэтому мотоцикл и брался в США уже со всеми доработками и настройками. Кстати, стоимость всего апгрейда примерно на 130% оказалась выше, чем цена самого мотоцикла.

Василий ЛАРИН, фото автора



Задняя подвеска переделана под установку нестандартного колеса шириной 240 мм



«Приборы» в виде одного спидометра компактных размеров со «встроенным» дисплеем — наверное, самый лаконичный здесь элемент, однако и он четко соответствует стилю



Зеркала — одни из многих деталей декора, создающих индивидуальный образ



Аэрография мотоцикла, как принято, по-своему неповторима



Передние тормоза 2-дисковые 296 мм с 3-поршневыми суппортами, задние — один диск 316 мм с 2-поршневым суппортом



Крыло ручной работы с встроенным диодным фонарем художественной формы