

МАТЧАСТЬ



Движение Луны по орбите вокруг Земли вызывает синхронное движение приливной волны в Мировом океане. В некоторых местах разница в уровне воды между приливом и отливом может измеряться метрами. Естественно, когда такое происходит миллионы лет подряд, то пляж становится песчаным и абсолютно ровным. Он имеет небольшой наклон в сторону океана, но небольшой настолько, что им можно пренебречь.

Суточные колебания уровня воды держат песок во влажном состоянии – он плотный, вязкий и ровный, совершенно не похожий на сухой, сыпучий песок пустынь и зыбучий феш-феш, из которого состоят барханы. При наличии большого пятна контакта с поверхностью в такой песок не проваливаешься.

Гонки по таким пляжам – древнее развлечение, известное мотоциклистам чуть ли не с первых лет

трёхколёсного шасси с широкими колёсами. Но были и двухколёсные пляжные варианты, к примеру Suzuki RV125 Van-Van 1972 года. У него переднее колесо было 5,40-14, а заднее ещё шире – 6,70-12. Видимо, его картинка и попала на глаза кому-то из руководства советского мотопрома.

Возникшее в горячем бреду руководства техническое задание было передано в Ленинград, где дизайн мотоцикла разрабатывался в филиале ВНИИТЭ группой художников-конструкторов под руководством С. М. Николаева. Надо отдать должное, дизайн был сделан неплохой. Из страшных стандартных деталей и адаптированных к сборке нетрезвым мастером при помощи кувалды соединяющих их элементов удалось создать гармоничный и даже симпатичный мотоцикл, способный радовать взгляд с расстояния больше 10 метров. Он действительно неплохо выглядит, но, к сожалению, это его единственный плюс.

Боль и унижение

зарождения мотоциклизма. Самые прославленные пляжные гонки – Дайтона-Бич в США и Пендайн в Великобритании. Их история уходит корнями в самое начало XX века.

Есть запрос на пляжные покатушки, будет и предложение. Это и моноприводные багги, и мотоциклы с 2, 3 и 4 колёсами, и UTV, и даже велосипеды на толстых шинах, набравшие популярность совсем недавно. Всё может быть приспособлено либо разработано специально для езды по такой поверхности.

Самый первый квадроцикл US90, тогда ещё трёхколёсный, был создан в 1969 году компанией Honda. Специально для пляжей Америки поставили моторчик от «Суперкаба» на

Специально для комплектации TM3 5.951 сделали копию резины низкого давления Bridgestone, у неё ромбическая шашка, выглядящая очень агрессивно. Именно пухлые колёса с хорошо различимыми невооружённым глазом грунтозацепами и заставляют воспринимать мотоцикл внедорожным. Причём визуальный эффект от колёс настолько сильный, что ты не замечаешь клиренса в 125 мм, свойственного чопперам, или низко и широко расположенных водительских подножек.

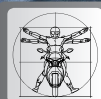
По бездорожью мотоцикл едет не просто плохо, а отвратительно. Рабочий ход у передней вилки, взятой от дорожного «ИЖ ПС», 150 мм, у задних амортизаторов так и вообще 80 мм.



Мотоцикл «Тула» – яркий пример того, как инженеры смогли скопировать форму, так и не поняв, для какого содержания она предназначалась. Мотоцикл получился симпатичным, но бестолковым и абсолютно непригодным к эксплуатации

ДЕНИС DEAN ПАНФЁРОВ ФОТО: АНТОН «ЧЕХ» ВОРОНЦОВ

ТМЗ 5.952, 1991 г. в., 199 см³, 13 л. с.,
128 кг, пробег 10 000 км, не продаётся



полная
версия
на смартфонах
и планшетах
ANDROID
и iOS





КВАДРОЦИКЛЕТНАЯ РЕЗИНА KENDA KLAW XC ВСТАЛА ИДЕАЛЬНО

Надежда была явно на собственные амортизационные свойства высокопрофильных пухлых колёс, но и с ними случилась сложность – каркас получился излишне жёстким и не особо-то пружинистым, как мало туда воздуха ни качай.

Помимо низкой пружинистости, ещё и сцепные свойства резины были посредственные. На асфальте развитый рисунок протектора держал плохо – ромбическая шашка «гуляла холодцом» и подгибалась в поворотах. А в грязи все пространства между этими ромбиками мгновенно забивались грунтом, превращая колесо в тяжеленный слик, не обладающий сцепными свойствами ни в продольном, ни в поперечном направлении.

С ездой по лесу было ещё сложнее: широкие колёса норовили при первом же повороте свалиться в колею, а выехать откуда не получалось в силу отсутствия грунтозацепов на боковинах резины. В колею мотоцикл мгновенно садился на брюхо, что немудрено с 12-сантиметровым клиренсом, а низкие подножки

упирались в боковые стенки этой колеи. Просто сесть и ехать вперёд не получалось никак.

Если вы будете искать фотографии «Тула в грязи», то на 80% таких фотографий вы увидите спортивную ходьбу с широко расставленными ногами и попытки толкать вперёд мышечной силой расположенный между ног мотоцикл. Это не езда, это – преодоление. Это не удовольствие, это – боль и унижение.

Принудительное воздушное охлаждение, взятое без изменений у скутера и трехколёсного мотороллера, помогало им не перегреваться при низкой скорости езды в городской толчее. Вроде бы логично, но на бездорожье этот пылесос жадно хватал пыль, грязь, сосновые иголки, ил со дна луж, рубит траву и камыши в труху, кромсает ветки кустов. Всё это с силой набрасывается на раскалённый цилиндр и тут же на нём закоксовывается в камень. Водитель об этом может даже не подозревать, ведь внешне всё работает – крыльчатка-то продолжает крутиться, но постепенно

ТУЛА ТМЗ 5.952

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	1-цилиндровый, 2-тактный
Рабочий объём, см³	199
Макс. мощность, л. с. при об/мин	13/5000
Степень сжатия	12,2:1
Система охлаждения	принудительное воздушное
Система питания	кикстартер, электростарт

ТРАНСМИССИЯ

КПП / привод	4-ступенчатая, цепь
--------------	---------------------

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ

Дорожный просвет, мм	125
Колёсная база, мм	1330

ПРОЧЕЕ

Максимальная скорость, км/ч	90
Масса, кг	128
Объём бензобака, л	12

эффективность охлаждения падает. А потом закономерные перегрев и клин.

Кулачок контактного прерывателя не отличался стабильностью работы и при хорошей погоде, а после формирования луж мог вообще перестать функционировать, это непривередливые советские мотоциклисты считали

нормальным. Компактного 12-вольтового аккумулятора с требуемым стартовым током тогда в СССР не производили, поэтому ставили два 6-вольтовых, соединённых последовательно. Их хватало, чтобы прокрутить мотор с помощью стартер-генератора ДС1Б. Но завести мотоцикл с ключа, как на машине, на холодную не получится. Ёмкости хватит, но если крутить на холодную, то у диностартера сильно греются обмотки и горят щётки.

Мотоцикл, побывавший на тесте, был лишён большинства родовых болячек и плохой генетики советского прошлого. У него стоит бесконтактное зажигание, хороший 12-вольтовый аккумулятор, лампочка в фаре заменена на светодиодную, что сняло проблемы с низким током зарядки на малых оборотах, заменены рычаги тормоза и сцепления, зеркала. После утолщения поплавка в камере специальной пимпочкой и вытягивания подсоса он даже на минусе заводится

с первого кика ногой, а в прогретом виде — ключом.

Эргономика весьма условная. Мотоцикл низкий по сиденью, что помогает его толкать по грязи, но не лучшим образом сказывается на позе за рулём. Хорошо, сиденье широкое и длинное — можно, двигаясь вперёд-назад, хоть как-то присесть. Стрелка спидометра нервнически прыгает альцегеймером, так что показания можно определить с погрешностью плюс-минус 10 км/ч. Свою паспортную максималку в 90 км/ч мотоцикл набирает уверенно, но ехать с этой скоростью из Москвы в Крым по трассе М4 не получится. Более-менее крейсерской скоростью будет 70.

Четырёхскоростная коробка передач работает и даже не ломается, но и тут не без сложностей. Очень муторная схема регулировки сцепления не позволяет добиться его нормальной работы. Оно или немного ведёт, не позволяя найти нейтраль на заведённом моторе, или

буксует в отпущенном состоянии при наборе оборотов. Лучше пожертвовать поиском нейтралы в этой ситуации.

Красиво проложенное по левому борту колено резонатора, прикрытое тепловым экраном, прекрасно вписывается в дизайн мотоцикла. Но эта витиеватая труба заканчивается бочонком глушителя под мотором, выпускающим зловонный двухтактный выхлоп точняком в правый ботинок водителя. Это обеспечивает обуви стойкий мотоциклетный запах и гидрофобные свойства.

По асфальту «Тула» едет вяло. Где-то на уровне плохонького 125-кубового китайского скутера и по динамике, и по максималке, с огромным трудом дотягивая почти до 100 км/ч, но не в состоянии взять эту планку. От 200-кубового двухтактного мотора ожидаешь большей прыти, если честно. По городу ездить ещё можно, хоть и осторожно, а вот на федеральные трассы лучше совсем не соваться.





НА 4-Й ПЕРЕДАЧЕ С ПАССАЖИРОМ В ГОРКУ МОТОЦИКЛ НЕ ЕДЕТ

Вне асфальта «Тула» тоже едет плохо. По ровному ещё как-то, особенно если твёрдый грунт или слежавшийся песок, но в грязи совсем тоска. Немного выручает разве что небольшой вес в 128 сухих килограммов. Мотоцикл в одиночку можно вынуть из колеи: сначала хвост, потом морду, затем стараться не упасть в неё снова.

Все рассказы о том, как «в юности я на ней по таким буеракам скакал, ого-го!» — не более чем рассказы. Просто по молодости любая мелкая неровность кажется буераком, вялое передвижение пешком — скаканием, а «ого-го» — это просто нудное преодоление через призму героизации пубертатного периода. Не ври, не скакал! Мотоцикл «Тула» хоть и симпатичный, но совершенно бестолковый.

Где у нас есть пляжи? Чёрное, Азовское и Каспий с Аралом. Но там нет приливов и песок, даже если он есть, будет рыхлым. Есть ещё Карское с Баренцевым, но там в бикини и сёрферских шортах по кромке воды не поездишь — климат не тот. Охотское и Берингово — там пляжный отдых не развит. Остаётся

только Балтийское с его «Соснами на морском берегу» и Куршской косой, да уникальная Арабатская стрелка. Этим естественный ареал обитания «Тулы» и ограничивается... Может быть, организуй его поставки в США на пляжи западного и восточного побережья, он бы и оказался там на своём месте, но в конце 80-х это место уже было плотно занято японским мотопромом и пробыться на рынок с откровенно кустарным и плохо работающим двухтактным совкоциклом не было никакой возможности.

Купить сейчас «Тулу» не сложно. Но даже те мотоциклы, которые долежали до нынешних времён в заводской упаковке с нулевым пробегом, — это ржавые дрова, сложенные некогда пьяным рабочим завода в кривую поленницу. Он потребует кучи времени на полную переборку с реставрацией. И даже после этого без внесения в конструкцию некоторых современных изменений ездить не станет. Так что для ежедневной езды покупать её нет смысла, даже в дар не стоит принимать. Ну разве что ради вау-фактора, чтобы выехать 5–6 раз в год на тематические тусовки. 🏍

ТЕСТ-ОЦЕНКА

TM3 5.952

ДИЗАЙН



Единственный советский мотоцикл с дизайном

МОТОР



Капризный, вялый и бестолковый

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ И ТОРМОЗА



Не подходят для внедорожного применения

ЭРГОНОМИКА



На грани между неудобством и болью

МУЗЕЙНАЯ ЦЕННОСТЬ



Их не очень много, и все они замучены

НАЛИЧИЕ ЗАПЧАСТЕЙ



Советские запасы исчерпаны, новодела нет

НАЛИЧИЕ РАСХОДНИКОВ



Удачно, что расходников к нему не требуется

ПРАКТИЧНОСТЬ



Ездить каждый день на нём невозможно

ВАУ-ФАКТОР



Привлекает толпу лучше любого шоуупопера

ЦЕННИК



Можно найти за копейки и долго чинить

ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА

3,8

Реставрировать «Тулу» можно только по приколу

Шлем HJC и очки Ariette предоставлены мотосалоном «Мистер Мото», www.mr-moto.ru
Экипировка для теста предоставлена компанией «Force'Age: Камуфляж и снаряжение», www.kamo-uniforma.ru



МНЕНИЕ ВЛАДЕЛЬЦА **Антон Воронцов, Москва**

Восемнадцать лет назад мне было шестнадцать. И свой мокик «Пилот» я выменял на «Тулу», едва получив права. Я был у неё не первым. Пухленькая дама оказалась не на ходу, с кривыми документами, а вся её бурная жизнь легко прослеживалась по инородным частям от «Восходов» и «Ижей». Но я был очарован её цельным обликом и пухлыми колёсами. Как выяснилось позже – не я один такой. Всё-таки, на мой взгляд, это единственный отечественный мотоцикл, к которому не стыдно применить термин «дизайн». Однако уже скоро стало понятно, что за милой внешностью скрываются лишь боль и унижение. Этот мотоцикл одинаково плохо ехал в любых условиях. На асфальте раздражала низкая максималка, вялый движок и стрёмная управляемость. На бездорожье бесила беспомощная резина, превращающаяся в слик, крошечный клиренс и отсутствие подвесок. Про избыточный вес и слабую ходовку даже говорить не хочется. Однако я умудрялся наворачивать круги вокруг дачи и не жалеть ни о чём, ведь я был молод и не избалован. Наши взаимоотношения продлились недолго, ибо было непонятно, кто кого в результате имел. Мотоцикл постоянно требовал внимания по мелочи, а взамен предлагал лишь забавную внешность при посредственных характеристиках. Толстушка была удачно сбыта очередному очарованному и почти забыта.

Пока спустя восемнадцать лет совершенно случайно не подвернулась её точная копия, только на ходу, с документами и полностью комплектная по железу. И даже с ключика запускалась без разговоров! Предыдущий владелец тоже считал, что приобрёл «советский эндуро», и был явно разочарован тем, что его обгоняют даже китайские мопеды. Причём что на дорогах, что в грязи. А посему в сердцах обзывал пухляшк

«мотоциклом пониженной проходимости» и цену не ломил.

Мимо такого предложения пройти было нельзя! Устранил ряд мелких недочётов и со слезой умиления убедился в том, что впечатления те же самые, что и в юности, – тупое чудовище на асфальте, беспомощная каракатица в грязи.

Решил навести немного лоску и исправить хотя бы поведение на бездорожье. Устранил проблемы по «железу», покрасил всё порошковой эмалью матового цвета, чтобы не отличалось от заводской покраски веником из ведра. Ну и по привычке заменил контактное зажигание на электронное.

Комплект оригинальной резины H-222 в сборе на дисках теперь лежит про запас для выездов на тусовки – через два года этот «янгтаймер» станет «олдтаймером», а уж в ходовом состоянии «Тул» уже сейчас остались единицы. На ретрослэтах буду выгодно выделяться на фоне десятков одинаковых 638-х «Яв». А для покатушек купил аналогичного размера Kenda Klaw от квадроцикла. Первый же выезд по снегу – и дикий восторг! Резина гребёт как чумовая, даже когда снегу по самую крыльчатку охлаждения – на оригинальной в таких условиях даже тронуться не получится. Разумеется, внедорожные возможности по-прежнему расшешат любого эндюриста. Но по сравнению с исходными – разница колоссальная, на оффроуд теперь можно кататься по-прежнему медленно, но безболезненно.

Покупку «Явы» в качестве мотоцикла выходного дня можно оправдать если не ностальгией, то любовью к эстетике. Покупку «Урала» с коляской можно оправдать если не его брутальностью, так грузоподъёмностью. Покупку «Тулы» нельзя оправдать абсолютно ничем. Наверное, это и называется любовью.

ТВОЙ **ХАРАКТЕР** УНИКАЛЕН,
ВЫБИРИ МАСЛО
ОТРАЖАЮЩЕЕ **ТЕБЯ**

IPONE
100% Motorcycle



HIFLOFILTRO

МИРОВОЙ ЛИДЕР
В ПРОИЗВОДСТВЕ
ФИЛЬТРОВ

MOTUL

МАКСИМИЗИРУЕТ
ЭФФЕКТИВНОСТЬ
ТОПЛИВА И
ПРОДЛЕВАЕТ
ЖИЗНЬ ДВИГАТЕЛЯ



(495) 721-8480, 505-7999
многоканальные телефоны
mr-moto.ru
e-mail: mrmoto@mail.ru

Оптовый отдел
opt@mr-moto.ru