

GREAT BRITAIN MOTORCYCLES

Великобритания, так же как и США, является законодательницей мод в мотоиндустрии. Поэтому обойти ее стороной, совершенно невозможно. На протяжении многих десятилетий УК являлась родиной быстрееших и отважнейших гонщиков, таких как : Майк Хейлвуд, Джон Данлоп, Крейг Джонс, Кэл Крачлоу, Гай Мартин, Джон МакГиннес, Брюс Анстей. Именно любовь к гонкам дала толчок к развитию такого стиля как кафе-рейсер.





HISTORY

Винтажная эра производства транспорта (в том числе и двух-, трехколесного) в первую очередь отразилась на британских товарах. Начиная с 1930-х и заканчивая лихими 1940-ми гг. было выпущено много завораживающей взор транспортной мото техники.

Причем, вся мотоциклетная промышленность Англии переживала значимый подъем. Больше всего народ жаждал железных коней «BSA» и «Norton», «AJS» и «Triumph». Видной популярностью пользовались байки «Matchless», а также «Vincent». Не забудем упомянуть и об «Velocette».

Именно английские мотоциклы вышеуказанных брендов в довоенный период успели заработать и укрепить свою завидную для многих иностранных конкурентов репутацию.





HISTORY

AJS

BSA

NORTON

TRIUMPH

ROYAL ENFIELD

MATCHLESS

VINCENT

VELOCETTE

BROUGH SUPERIOR

EXELSIOR

ARIEL



NORTON

SINGLES



NORTON

В 1902-м году Нортон собрал свой первый мотоцикл, используя бельгийский двигатель «Kleemann», он собирал эти мотоциклы только для своих друзей и приятелей, а не для продажи. В 1907 году его приятель Рем Фаулер выигрывает в самой первой гонке «Турист Трофи» на острове Мэн, на мотоцикле с двухцилиндровым двигателем «Peugeot», собранным Джеймсом Нортоном. С тех пор и по 2015 год, кампания Norton продолжала участие в гонках на острове Мэн. 255 км чистого безумия адреналина и отваги.



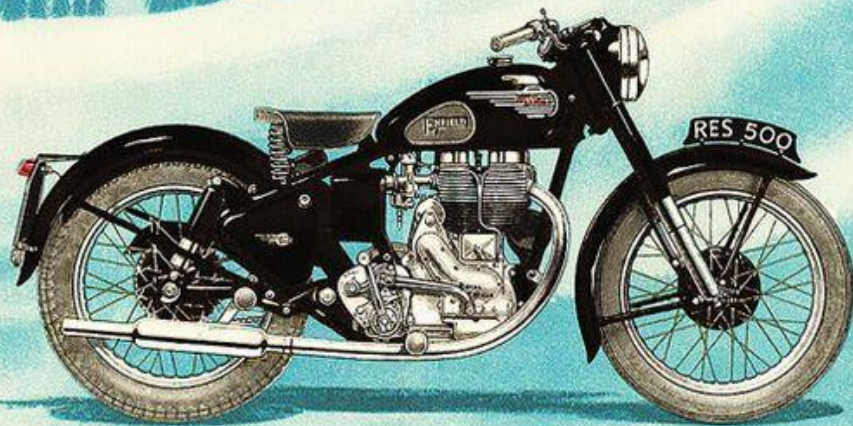


TRIUMPH

Если попробовать в поисковике ввести запрос на «известные мотоциклы Великобритании», то с упорством барана бугль будет выдавать именно эту марку мотоциклов с туманного Альбиона. И действительно, Триумфы по праву заслуживают звание известнейшего мотоцикла из объединённого королевства. Марка начала производство собственных мотоциклов аж с 1886 года, и по сей день выпускает прекрасные мотоциклы. Как показатель – до сих пор выпускается модель классического Bonneville.



The Royal Enfield 500 Bullet



ROYAL ENFIELD

1897 года по 1909 год в компании были реализованы всевозможные проекты, начиная с четырехколесных квадроциклов-повозок, автомобилей с французскими двигателями разного объема и мощности, до мотоцикла с мотором. Именно этот мотоцикл в 1901 году и получил название Royal Enfield. Так началась эпоха легенды.

В 1909 году на мотоциклетной выставке представлен Royal Enfield с V-образным двигателем, выдававший мощность в 2.25 л.с., двумя годами позже мощность мотора увеличили до 2.75 л.с. В таком виде мотоцикл дожил до 1914 года. Началась война и производство было полностью переориентировано для нужд армии Британии и союзников, в то время самой востребованной машиной был мотоцикл с коляской, на него устанавливали пулемет. Royal Enfield был востребован, даже Русской армией.

Далее, история марки развивалась таким образом:

- В 1947 году увидел свет, никому еще не известный, Bullet 350, его показатели были очень эффективны для своего времени, на этот мотоцикл устанавливали четырехтактный двигатель, вертикальное расположение цилиндра, маятниковое крепление заднего колеса и телескопическая вилка. В дальнейшем конструкция двигателя претерпевала разные изменения, но так или иначе с конвейера ее сняли лишь через десять лет.

- В 1949 году начинается абсолютно новая эпоха для марки Royal Enfield. Мотоцикл Bullet 350 начинают производить в городе Мадрас (одноименная компания Madras Motors, выиграла тендер на поставку мотоциклов для Индийской армии). Сначала все запчасти поставлялись с Англии, и индийским коллегам оставалось лишь собрать «готовый» мотоцикл. Со временем индусы полностью освоили цикл производства мотоциклов и нужда в поставках комплектующих из Англии полностью отпала.

- В 1960 году было принято решение о выходе мотоцикла марки Royal Enfield на американский рынок, в те края он пришел под именем INDIAN. Через год мотоциклы активно чувствовали в гоночных сериях США и выиграли более 30 чемпионатов, это был грандиозный успех, так продолжалось вплоть до 1964 года.

- К 1970 году завод Enfield в Мадрасе обрел полную независимость и на заводе воцарилась полностью индийская атмосфера с индийским менеджментом. За короткий срок мотоциклы были немного визуальнo обновлены, но в целом дизайн остался прежним.

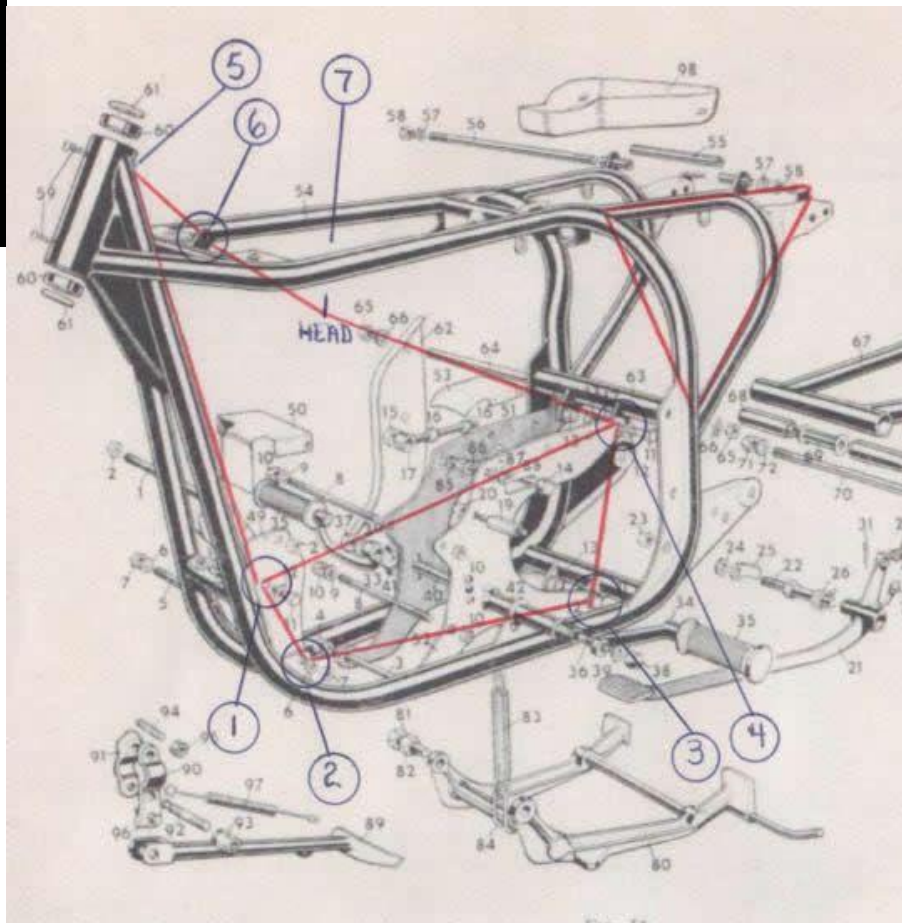
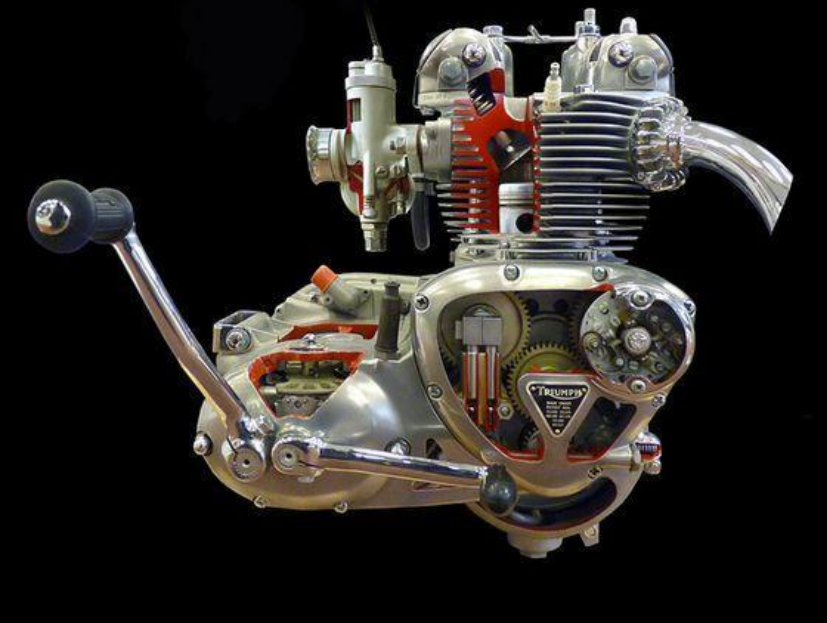




TRITON

А между тем, такой марки мотоциклов не существует. Мотоциклы тритон, это своего рода кастом байки, получившее свое название от слияния двух английских марок Triumph и Norton. Это направление кастомайзинга родилось в Лондоне в начале пятидесятых годов и достигло своего пика в период 60-х - 70-х годов, когда огромное количество молодых людей проводило свое время в гаражах, занимаясь конструированием этих мотоциклов, устанавливая двигатели Triumph на рамы Norton. По сути мотоцикл Тритон - это яркий представитель кафе рейсеров (Cafe Racer), одного из самых сильных мотодвижений в истории.





TRITON

А дело все было в том, что очень популярная в то время в Англии марка мотоциклов Norton имела раму с очень хорошей управляемостью, которая использовалась в большинстве моделей. Рама Triumph не шла в сравнение с ней, но зато эти мотоциклы имели двигатели объемом 500 см³, намного лучше, чем у большинства "нортонов". Таким образом и родился на свет этот кафе рейсер - Тритон (Triton)

Глушители на тритонах носили практически номинальный характер, видимо, только для отвода глаз полиции. Двигатели форсировались, а с мотоцикла снималось все, что считалось лишним. Некоторые детали даже высверливались, что делалось для снижения веса. Многие Тритоны даже не мели киксатартера, пилоты запускали двигатели разгоняя мотоцикл. Умельцы оборудовали свои Тритоны различными тормозами, некоторые из которых были вполне эффективны, а некоторые можно было назвать тормозами весьма условно.





CAFE RACERS

Кафе-рейсеры возникли в Великобритании, где они гонялись по окружным дорогам Лондона. Самым популярным маршрутом был круг от Асе-safe по Северной кольцевой дороге до Хангер Лейн, а потом обратно. Целью покатушек было проехать дистанцию и вернуться до того, как в музыкальном автомате закончит играть одна песня. Надо сказать, нужно было гнать всю дорогу на очень высокой скорости, так как Рокеры слушали в основном Эдди Кокрейна и Элвиса, и мелодии редко когда длились более двух минут. По сути, молодежь просто устраивала уличные гонки на мотоциклах на время.

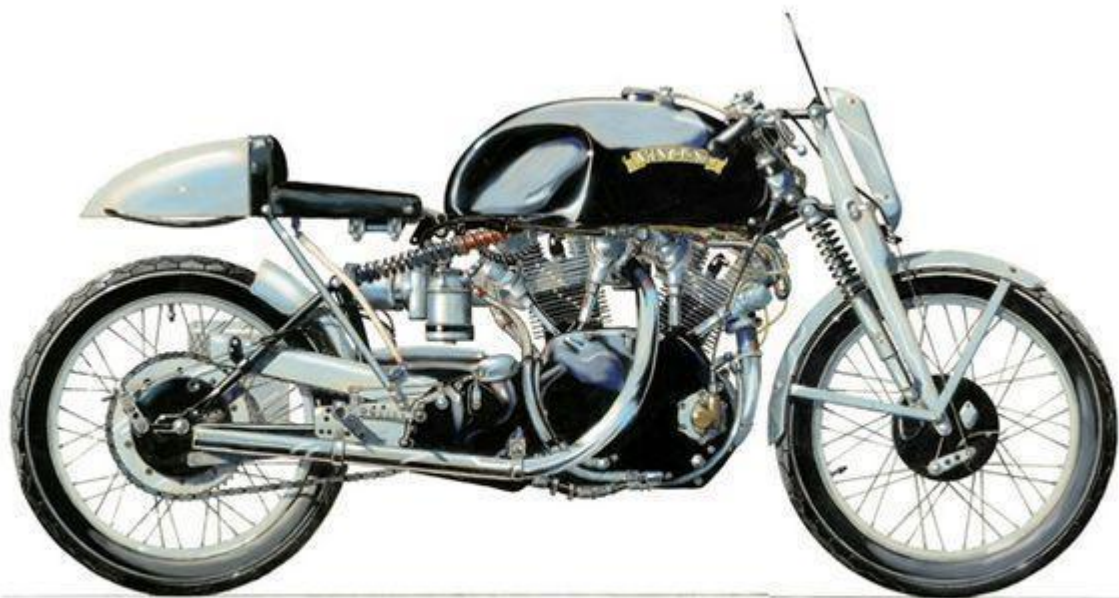




SAFERACER

В конце 1960-х британское законодательство ужесточилось, дорожная система Лондона претерпела значительные изменения. Автомобили стали намного более доступными, и те, кто до этого использовал мотоцикл в качестве основного транспорта, пересели на четыре колеса. Большое влияние на угасание субкультуры Рокеров и прекращению уличных гонок на мотоциклах оказало общественное мнение. Из-за моря докатывались [слухи о кровавых разборках байкеров](#), в Британии произошла [Бойня в Брайтоне](#) – масштабное столкновение Рокеров и Модов. Рокеров становилось все меньше, а потом намного более массовое движение хиппи вбило в крышку гроба последний гвоздь, обратив в свои ряды большую часть Рокеров.





THE
VINCENT

CAFERACER

В период расцвета кафе-рейсеров было популярно строить кастом-мотоциклы, используя детали от разной техники того времени.

Компания Norton ставила на свои мотоциклы Norton Commando очень удачную и легкую раму, по характеристикам недалеко от нее была рама BSA. Эти рамы использовали с двигателями от мотоциклов Triumph. Соответственно, результат назывался либо Tribsa





CAFERACER

В 1977 году ряд мировых производителей мотоциклов выпустил “стоковые кафе-рейсеры”, рассчитывая срубить денег на фанатах этого стиля. Конечно, настоящих кафе-рейсеров у них не получилось, но интерес мировых производителей у данному виду мотоциклов налицо. Suzuki выпустил GS1000S, Kawasaki – [Z1R](#), отметилась даже компания Harley-Davidson со своим монструозным [XLCR](#). Но, во первых, не бывает серийных кафе-рейсеров, как не бывает серийных чопперов, а во-вторых, было уже поздно, в 1979 году интерес к кафе-рейсерам угас. Новая волна увлечения мотоциклами в таком стиле началась в середине 90-х, по всему миру начали строить самопалы на базе совершенно различных мотоциклов, начиная от Спортстеров, заканчивая Голдой. А крупнейшие мотоконцерны опять заинтересовались возможностью подзаработать, стилизуя свои мотоциклы под кафе-рейсеры.





**HONDA CB
750**





MOTO GUZZI





HONDA GOLDVING

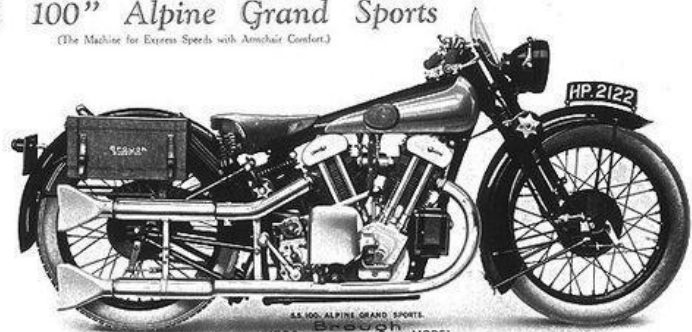




DUCATI



THE SPRING FRAME
 "SS 100" Alpine Grand Sports
 (The Machine for Express Speeds with Armchair Comfort.)



SS 100 ALPINE GRAND SPORTS
 Superior MODEL
 1929 SPRING FRAME

Illustration shows optional fitting of Gear Box Control. Forward position as shown on opposite page is standard.

PRICE, with Magdyno Lighting, Electric Horn, Ammeter, Rear Wheel driven Jager Speedometer, Licence Holder, Propstand, Aluminium Number Plates, Permanent Rear Folding Footrests, etc., etc. £180



on a
 '69
 Triumph!

Trident Triple T150
 Three Cylinder/150 cc.
 The most modern triple cylinder engine in the world...
 (Small text describing features)



Trophy 650 TR6C
 Single Carburettor/650 cc.
 Winner of more top country events...
 (Small text describing features)



Daytona T100R
 Twin Carburetors/1000 cc.
 The most powerful 1000 cc. in the world...
 (Small text describing features)



Bonneville T120R
 Twin Carburetors/656 cc.
 Winner of the A.S.A. record...
 (Small text describing features)



Trophy 500 T100C
 Single Carburettor/500 cc.
 Designed as a motorist's...
 (Small text describing features)



Tiger 650 TR6R
 Single Carburettor/650 cc.
 With its study design frame...
 (Small text describing features)



Trophy 250 TR25W
 Single Carburettor/250 cc.
 The lightest...
 (Small text describing features)

