

*Осень за окном, а значит, мотопроизводители снова разворачивают борьбу за кошелек покупателя. Демонстрируют новинки, хвалятся достижениями и новыми подходами. Неожиданно для многих первой осенний удар нанесла компания Kawasaki. За бюджетным и при этом неординарным неоклассиком ER-6n европейцы должны уже сейчас вставать в очередь.*

# СЕРДЦЕЕЕ

И вечный бой! Покой нам только снится... Эта блоковая строка наверняка не знакома маркетологам из японских мотокомпаний. Тем не менее. Не знаю, как там они определяют свою долю на самом лакомом и престижном рынке – европейском, факт остается фактом: из года в год военные действия на предмет передела сфер влияния между местными и пришлыми не то что не затихают, а грозят перерасти в третью мировую войну (торговую, конечно). Еще пять лет назад в хит-парадах продаж на первых позициях можно было увидеть европейские марки – например, Triumph, Aprilia, Ducati, BMW. Теперь они удрученно плетутся в хвосте, а впереди постоянно мелькают «Сузы», «Хонды» и «Кавы». Этот японский междусобойчик наблюдается как в элитных сферах моторынка (спортуреры, эндуро, рафинированные «туристы»), так и в популярных (спортбайки, нейкеды, мотарды). А в самом массовом сегменте бюджетных и практичных «шестисоток» японцы вообще установили монополию.

Впрочем, подмяв этот самый сегмент, японские производители обрели себя на более серьезную конкуренцию. Ведь теперь они должны соперничать не с европей-

цами, чьи возможности в плане технологий заметно беднее, а друг с другом. Позиционная борьба, длившаяся пару лет, закончилась тем, что один из членов дружного коллектива неожиданно нарушил правила японской игры. Как вы уже догадались, этот отступник – компания Kawasaki, а ее козырь из рукава – новая модель ER-6n.

В чем же выражается отступничество? В нарушении основ «дружеских» конкурентных отношений внутри большой японской четверки. Во-первых, Kawasaki поступилась принципом ценового паритета – нахально заявила, что готовит бюджетную разработку с ценой примерно на €1500 ниже (для Европы такая разница весьма существенна), чем у аналогичных аппаратов конкурентов. Другое негласное правило – чтобы не создавать путаницу в умах клиентов, техническая начинка конкурирующих моделей должна быть схожей. Это означает, что, скажем, паркетные легкие эндуро оснащаются моторами в один «горшок», а, допустим, неоклассики – непременно 4-цилиндровыми «рядниками». Здесь Kawa тоже повела себя вызывающе: ER-6n укомплектован двухцилиндровым двигателем. Не по-товарищески Kawasaki поступила и когда не стала придер-

## **Kawasaki ER-6n**

**АВТОР:** МИХАИЛ ЛАПШИН

**ФОТО:** KAWASAKI







живать дебют машины до осенних салонов, как это делают все японцы, а поспешила выставить новинку под занавес сезона – в это время многие мотопотребители уже подумывают о новых приобретениях. Похоже, вечно «зеленой» компании надоело быть «одной из», она решила взять реванш за те годы, когда следовала негласному этикету, что привело к резкому снижению интереса к ее продукции – огромный концерн Kawasaki Heavy Industrial (производит скоростные поезда, морские суда и т.д.) попросту махнул рукой на свое мотоподразделение.

Надо сказать, что новый ER-6n получился ударным во всех отношениях. Оригинальность видна во всем: и в дизайне, и в технических наворотах. Начнем с внешности. Аппарат выполнен опять же в нетрадиционном для Европы стиле.



Вроде как неоклассик, но черты стритфайтеров и нейкедов тоже имеют место быть. Кажется, что брутальную начинку чуть прикрыли лоскутами облицовки. По бокам мотора – щечки обтекателя. Ступенчатая головная оптика сделана по тому же принципу. «Хвост» высоко парит над задним колесом, бензобак словно растекся по «горбу». А венчает силуэт «шапочка» приборной панели. Да, эта шишка над фарой является именно «приборкой», а не мини-обтекателем. Хотя такую функцию она наверняка тоже выполняет. Аэродинамика мотоцикла здесь просчитывалась скрупулезно.

Приятно констатировать, что прочие прикрасы во внешности являются неотъемлемой частью уже силовой схемы. Так, сразу обра-

щает на себя внимание оформление нижней части. Мало какие классики уже в стоке комплектуются спойлером под мотором. А здесь он не только придает особый колорит внешности, но и гармонично дополняет убранство выпускной системы. Давненько мы такого не видели! Разве что на суперэсклюзивных американских Buell наблюдалось горизонтальное расположение «банки» глушителя под картером. Практично и красиво! Ведь таким образом достигается максимальное снижение центра тяжести (читай, улучшается управляемость) и решается проблема размещения каталитического нейтрализатора. Модель-то предназначена для очень экологичной Европы, где выхлоп намерены сделать не то что

чистым, а стерильным. Так вот, по словам разработчиков, этот батонистый агрегат у самого асфальта даже перекрывает нормы Евро-4. Воистину, от «зеленой» компании – «зеленый» мотоцикл!

Если с правой стороны аппарат смотрится вполне традиционно, то с левой... Еще одна изюминка! Посмотрите, как расположен задний моноамортизатор. Обычно он «тусуется» в месте разветвления заднего маятника по центральной оси, а здесь амортизатор ассиметричный и чуть ли не под седлом. Для чего конструкторы решились на столь нетрадиционный ход? Поверьте, не ради внешности. Такая схема позволяет максимально уменьшить колесную базу (1405 мм; для сравнения: у конкурента Yamaha FZ6 она





достигает 1440 мм – чувствуете разницу?) и увеличить длину заднего маятника. Не секрет, что, играя этими параметрами, можно сделать управляемость эталонной. Так вот, эту цель и ставили перед собой конструкторы, прежде всего. Модель позиционируется не только как недорогая, но и весьма навороченная технически. Каким образом удалось свести в пару эти плохосочетаемые качества, остается загадкой.

Как уже отмечалось выше, моторная схема у этого неоклассика – рядная «двойка»! Нонсенс! Неужели на это пошло только ради того, чтобы наделать побольше шума и наперчить конкурентам? В пресс-релизе указывается, что такая схема была применена ради рекордно малой ширины мотоцикла. Действительно, 760 мм – это заметно меньше, чем у любого конкурента. То есть, ER-6n наилучшим образом приспособлен для пронизывания транспортного потока в городе и форсирования «пробок». Кстати, разработчики демонстрируют для сравнения 500-кубовый двигатель классика Kawasaki ER-5, тоже рядную «двойку». Так вот, мотор ER-6n при рабочем объеме 650 см<sup>3</sup> даже меньше его по габаритам!

Откуда же взялся этот силовой агрегат, ведь ничего подобного в арсенале «Кавы» не имелось? Не поверите, его сделали из мотора супербайка ZX-12R Ninja! Взяли и отрезали два цилиндра, модернизировали поршневую группу (ход стал длиннее), разработали новую систему впрыска топлива, ну и, как уже говорилось, выпускной тракт ER-6n – полностью оригинальный. Правда, в процессе «резки» и последующей доводки пришлось решить столько технических проблем, что правильнее будет говорить о совершенно новом двигателе, хотя и на основе ZX-12R.

Мотор донора хорош тем, что размер его цилиндров оптимален для получения отменных тяговых характеристик. Ведь машины, подобные ER-6n, позиционируются не как стремительные спортбайки или стритфайтеры. Здесь важен фан-драйв, удовольствие и уверенность в седле. Поэтому все спортбайковские корни были отсечены (впрочем, «лошадок» мотор ZX-12R даже



в урезанном виде дал немало), а все настройки имели целью получение хорошего показателя крутящего момента и смещение его пика в сторону минимальных оборотов. В итоге имеем 72 л.с. и 66 Нм при 7 000 об/мин и это притом, что мотор легко крутится до 11 000 об/мин! Весьма достойно! Особенно если учесть, что он основательно придушен в угоду экологии.

К сожалению, Kawasaki решила немного удешевить внешность за счет некоторых деталей (это касается, например, формы и толщины заднего маятника): что особенно

бросается в глаза на контрасте с другими модными дивайсами, будь то «звездастые» (фирменная фишка «Кавы») тормозные диски или ажурные сегменты оснований подножек. Впрочем, когда вспомнишь про ценник, становится ясно, что для недовольства нет причин. Определенно надо купить!

В деле продвижения новой модели Kawasaki тоже утерла нос всем соотечественникам. Судите сами: дебют состоялся до осенних салонов, сейчас вовсю проходят тест-райды, а значит и до потребителя модель доедет раньше (в Европе продажи ER-6n начнутся уже в октябре!) любых новинок, которые будут показаны в Париже или еще где. Игра на опережение требует





хороших нервов и крепкого тыла.

Декларируя бюджетность ER-6n, создатели мотоцикла все-таки решили подстраховаться и разработали высокочлассный пакет комплектации. В качестве дополнительных опций предлагаются тормозная система с АБС, ветровое стекло, более изящные зеркала, модные поворотники, слайдеры, кофры и даже «ксенон»! Кроме того, помимо трех вариантов обычной раскраски есть и более изысканный, но уже совсем за другие деньги.

Однако хочется понять, каков ER-6n в деле – на дорогах. Увы, пока мы можем оперировать лишь отчетами зарубежных тестовых сессий. Испытатели дружно утверждают, что обещания конструкторов, касающиеся управляемости, пустым звуком не оказались. Посадка пилота очень удобная, располагающая к не одной сотне километров за рулем. Эргономика тоже на высоте. Разве что на модной «приборке» почему зря доминирует тахометр вместо спидометра. Манипулирование рычагами тормоза и сцепления не требует никаких усилий, передачи переключаются очень четко, с небольшим размахом (это типично для всех «Кав»). Если плюхнуться в седло и «открутить» от души, то начинаешь сомневаться в том, что сердцем мотоцикла является рядная «двойка». Тягой и отдачей «лошадок» мотор напоминает среднекубатурную «четверку». А эластичность просто поражает. На высшей шестой передаче можно запросто замедлиться до 50 км/ч и потом так же уверенно, без захлебывания и дерганья, набирать скорость до фантастических 200 км/ч! Вот тебе и нейкед! Причем совершенно не понятно, как так получается, что «корочки» и «шишечки» облицовки отводят воздушный поток подобно хорошему традиционному обтекателю. Удивительно и то, что на больших скоростях легкий мотоцикл точно «стоит» на траектории, не «всплывает» и не переставляется боковым ветром.

Из-за узкого седла и малой общей ширины мотоцикла поначалу кажется, что под тобой не неоклассик, а скорее мотард. Даже в повороты пытаешься заходить характер-





## ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

<b>МОДЕЛЬ/МОДИФИКАЦИЯ</b>	Kawasaki ER-6n
Производитель	Kawasaki
Модельный год	2005
<b>ДВИГАТЕЛЬ</b>	
Тип	4-тактный, 8-клапанный
Рабочий объем (см куб.)	649
Количество/расположение цилиндров	2, в ряд
Мощность (л.с.)	72 (8500 об/мин)
Момент (Нм)	66 (700 об/мин)
Система питания	впрыск
Система охлаждения	жидкостная
<b>РАЗМЕРЫ/ОБЪЕМЫ/ВЕС</b>	
Колесная база	1405
Длина (мм)	2100
Высота по седлу (мм)	795
Сухая масса (кг)	197 кг
Объем топливного бака (л)	15,5
<b>ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>	
Максимальная скорость	более 200
Разгон до 100 км/ч (сек)	3,7

ным манером – с вытянутой в сторону ног. Но потом понимаешь, что концентрация массы – дело благое, и что виражи на коленке куда более интересны и прогнозируемы, чем на каблуке мотобота. Кстати, узкое седло удобнее при свешивании и переключивании аппарата.

Что касается отдачи мотора и общих ощущений от динамики, то новобранца не стоит записывать в стритфайтеры, которые при разгоне то и дело метят колесом в небо. Даже интенсивный «открут» до красной зоны с втыканиями передач не приводят к козлению (хотя сделать «вилли» можно при желании и умении даже со второй передачи). Динамика по причине размазывания паспортных «лошадок» по всему рабочему диапазону не кажется чем-то поразительным. Впрочем, меньше 4 секунд до 100 км/ч – отменный результат для 600-кубового неоклассика, к тому же двухцилиндрового!

Тормоза заслуживают только похвал. Надо сказать, что этот узел явно выполнен с большим запасом – спереди два 300 мм диска, сзади –

один 220 мм. «Литровый» Yamaha Fazer имеет почти такие же! Поэтому замедления на ER-6n очень предсказуемые и четкие, при пробном слаломе в «окна» между машинами вклиниваешься с точностью до миллиметра. Ну а вариант с АБС вообще расслабляет – можно уверенно передвигаться и по не очень качественному покрытию.

Тут вам не Европа... Наверное, так вкратце можно будет выразить суть рассуждений российских дилеров Kawasaki, которые будут придумывать ценник для ER-6n. Намерение Kawasaki предложить бюджетную, доступную модель вряд ли встретит понимание у наших торговцев. С чего это такую красивую новинку продавать по смешным ценам? Да и многие ли клиенты знают о том, что в Европе ER-6n дешевле любых конкурентов? Так что скорое появление этого аппарата-сердцеда в российских мотосалонах будет сопровождаться другими рекламными лозунгами. Какими именно, покажет время, в любом случае, у ER-6n есть для них много чего подходящего. 🍷

