

РИЧАРД ХАММОНД

# ИСТОРИЯ МОТОЦИКЛА



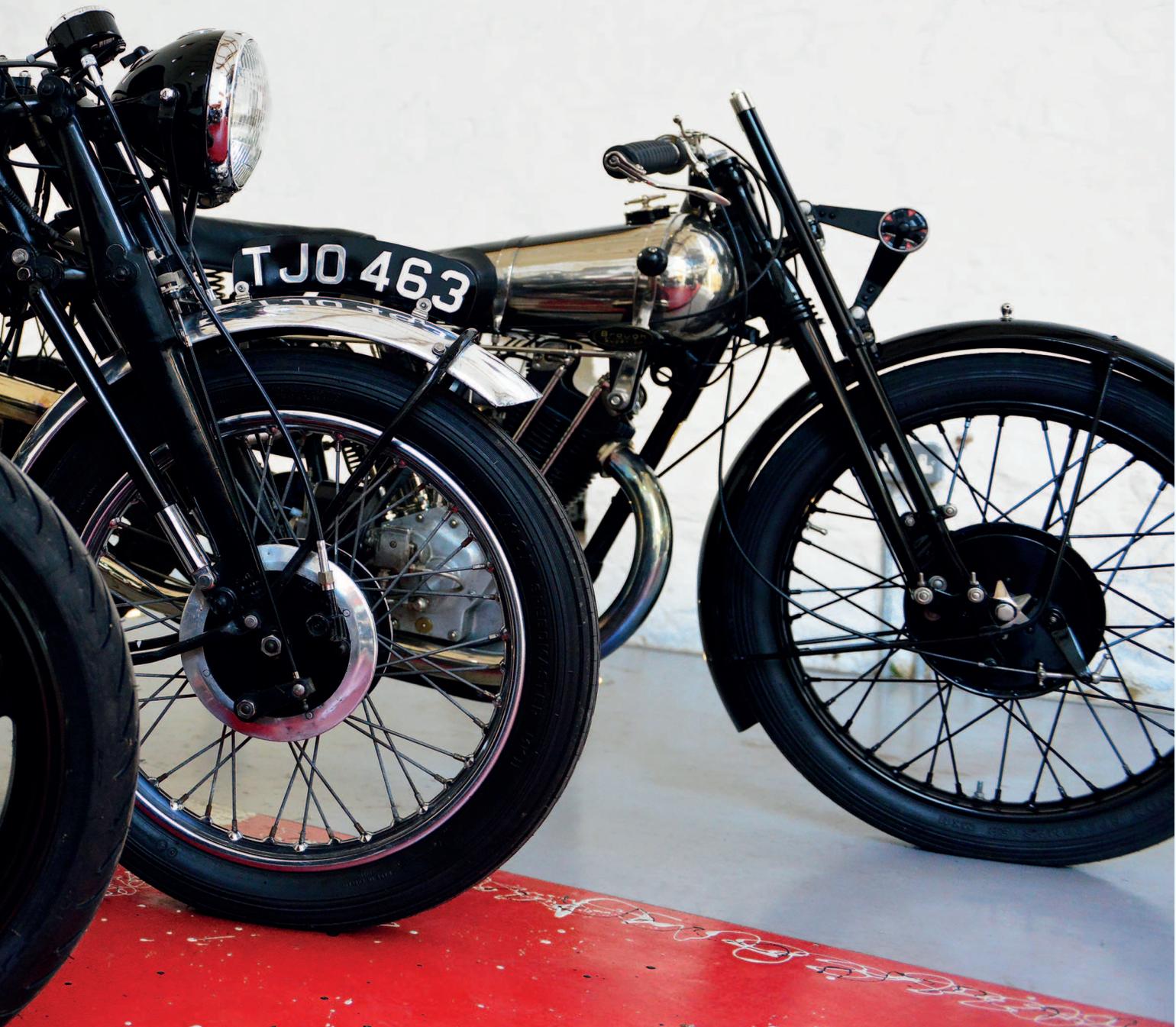
ОТ ПЕРВЫХ МОДЕЛЕЙ  
ДО СПОРТИВНЫХ БАЙКОВ



**DUCATI**  
PERFORMANCE

**METSMANN**  
METSMANN.COM  
DENSO & brambo





TJO 463

УДК 629.326  
ББК 39.361  
Х18

Richard Hammond

## A SHORT HISTORY OF THE MOTORCYCLE

**Хаммонд, Ричард.**

X18 История мотоцикла / Ричард Хаммонд ; [перевод с английского А. В. Моисеевой]. — Москва : Эксмо, 2022. — 208 с.: ил. — (Подарочные издания. Спорт).

ISBN 978-5-04-100538-2

Остроумно написанная и богато иллюстрированная «История мотоцикла» — это безопасная, но все равно захватывающая поездка как для опытных байкеров, так и для тех, кто хочет приобщиться к мотокультуре. Ричард Хаммонд знакомит читателей с историей мотоиндустрии от первых прототипов до современных воплощений.

Все права защищены. Книга или любая ее часть не может быть скопирована, воспроизведена в электронной или механической форме, в виде фотокопии, записи в память ЭВМ, репродукции или каким-либо иным способом, а также использована в любой информационной системе без получения разрешения от издателя. Копирование, воспроизведение и иное использование книги или ее части без согласия издателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.

Издание для досуга  
Для широкого круга читателей

ПОДАРОЧНЫЕ ИЗДАНИЯ. СПОРТ

**Хаммонд Ричард**

### ИСТОРИЯ МОТОЦИКЛА

Главный редактор *Р. Фасхутдинов*  
Руководитель отдела *В. Обручев*  
Ответственный редактор *С. Вильданов*  
Менеджер проекта *Н. Солдатова*  
Художественный редактор *А. Шуклин*  
Технический редактор *М. Печковская*  
Компьютерная верстка *Г. Балашова*

Страна происхождения: Российская Федерация  
Шығарылған елі: Ресей Федерациясы

В оформлении обложки использованы фотографии:  
palidachan, DGIM studio, Sanchai Khudpin / Shutterstock.com  
Используется по лицензии от Shutterstock.com

В электронном виде книги издательства вы можете  
купить на [www.litres.ru](http://www.litres.ru)

**ЛитРес:**  
один клик до книг



**ЧИТАЙ  
ГОРОД**

ISBN 978-5-04-100538-2



9 785041 005382 >

**book 24.ru**

Официальный  
интернет-магазин  
издательской группы  
«ЭКСМО-АСТ»

**ООО «Издательство «Эксмо»**  
123308, Россия, город Москва, улица Зорге, дом 1, строение 1, этаж 20, каб. 2013.  
Тел.: 8 (495) 411-68-86.  
Home page: [www.eksmo.ru](http://www.eksmo.ru) E-mail: [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru)  
Өндіруші: «ЭКСМО» АҚБ Баспасы,  
123308, Ресей, қала Мәскеу, Зорге көшесі, 1 үй, 1 ғимарат, 20 қабат, офис 2013 ж.  
Тел.: 8 (495) 411-68-86.  
Home page: [www.eksmo.ru](http://www.eksmo.ru) E-mail: [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru)  
Тауар белгісі: «Эксмо»  
**Интернет-магазин:** [www.book24.ru](http://www.book24.ru)  
**Интернет-магазин:** [www.book24.kz](http://www.book24.kz)  
**Интернет-дүкен:** [www.book24.kz](http://www.book24.kz)  
Импортер в Республику Казахстан ТОО «РДЦ-Алматы».  
Қазақстан Республикасындағы импорттаушы «РДЦ-Алматы» ЖШС.  
Дистрибутор и представитель по приему претензий на продукцию,  
в Республике Казахстан: ТОО «РДЦ-Алматы»  
Қазақстан Республикасында дистрибутор және өнім бойынша арыз-талаптарды  
қабылдаушының өкілі «РДЦ-Алматы» ЖШС,  
Алматы қ., Домбровский көш., 3-а, литер Б, офис 1.  
Тел.: 8 (727) 251-59-90/91/92; E-mail: [RDC-Almaty@eksmo.kz](mailto:RDC-Almaty@eksmo.kz)  
Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.  
Сертификация туралы ақпарат сайты: [www.eksmo.ru/certification](http://www.eksmo.ru/certification)  
Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ  
о техническом регулировании можно получить на сайте Издательства «Эксмо»  
[www.eksmo.ru/certification](http://www.eksmo.ru/certification)  
Өндірген мемлекет: Ресей. Сертификация қарастырылмаған

Дата изготовления / Подписано в печать 02.09.2021. Формат 84x108 1/16.  
Гарнитура «Circe Slab C». Печать офсетная. Усл. печ. л. 21,84.  
Тираж 2000 экз. Заказ

ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ К НАМ!

## БОМБОРА

ИЗДАТЕЛЬСТВО

БОМБОРА – лидер на рынке полезных и вдохновляющих книг. Мы любим книги и создаем их, чтобы вы могли творить, открывать мир, пробовать новое, расти. Быть счастливыми. Быть на волне.

МЫ В СОЦСЕТЯХ:

[f](https://www.facebook.com/bomborabooks) [i](https://www.instagram.com/bomborabooks) [y](https://www.youtube.com/bomborabooks) [t](https://www.tiktok.com/bomborabooks) [p](https://www.pinterest.com/bomborabooks) [in](https://www.linkedin.com/bomborabooks) [y](https://www.youtube.com/bomborabooks) [t](https://www.tiktok.com/bomborabooks) [p](https://www.pinterest.com/bomborabooks) [in](https://www.linkedin.com/bomborabooks)  
[bomborabooks](https://www.facebook.com/bomborabooks) [bombora](https://www.youtube.com/bomborabooks)  
[bombora](https://www.facebook.com/bomborabooks)  
[bombora.ru](https://www.facebook.com/bomborabooks)

© © First published in Great Britain in 2016 by Weidenfeld & Nicolson Carmelite House  
50 Victoria Embankment, London, EC4Y 0DZ  
An Hachette UK Company [www.orionbooks.co.uk](http://www.orionbooks.co.uk)  
© Richard Hammond, 2016  
© Моисеева А. В., перевод на русский язык, 2020  
© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2021



## СОДЕРЖАНИЕ

Введение .....	7
Начало .....	9
Мотоциклы – это надолго.....	17
Первые адепты мотоцикла.....	23
Первая мотовыставка....	29
Мотоцикл в начале XX века.....	33
Мотобратство .....	37
Поломки.....	41
Предотвращение поломок .....	45
Мотоцикл – не роскошь, а средство передвижения .....	49
Посоревнуемся?.....	57
Первые мотоненавистники .....	65
Гонки – это надолго .....	67
Бруклендс .....	69
Гонки на деревянных треках .....	73
Начало гонок ТТ.....	77
Томас Эдвард Лоуренс ...	95
Плохие парни .....	101
Фильмы о мотоциклах... ..	111
Японские мотоциклы... ..	119
Honda на гонках ТТ.....	125
Suzuki.....	129
Yamaha .....	133
Kawasaki .....	139
Honda .....	145
Британцы.....	151
Немцы.....	163
Итальянцы .....	169
Ивел Книвел.....	175
Барри Шин .....	181
Гонки ТТ.....	185
MotoGP.....	189
Австралийцы .....	195
Заключение .....	201





## ВВЕДЕНИЕ

Все очень просто: мотоциклы – лучшее изобретение человечества. Мотоциклы идеально подходят для воплощения нашей древней страсти – путешествовать, исследовать и покорять новые земли, а потом возвращаться в пещеру с убитым оленем на плече. Ну или с документами в портфеле. А еще они вписываются в нашу возникшую в ходе эволюции потребность в компаньоне, с которым можно бороздить просторы, – компаньоне, с которым у тебя гармоничные, доверительные отношения и общие цели. Конь – и железный конь. В сущности, одно и то же, только во втором случае вы избавлены от счетов от ветеринара и страха пакетов<sup>1</sup>.

Вот только лошади – историческая альтернатива мотоциклам – по сути своей непредсказуемы и неконтролируемы. Мотоцикл же полностью подчинен нашей воле. И любой косяк будет тоже только на нашей совести. Да, тебя сбила машина, но глупо было надеяться, что она не выскочит прямо перед тобой. Да, ты словил хайсайд на повороте и улетел в кусты – винить можешь только свою руку, которой неудачно зажал газ. Истории неизвестны случаи, чтобы мотоцикл взбесился и сбросил седока, потому что принял птицу в кустах за дракона. Зато мотоцикл, как и лошадь, – это отличный способ показать свою крутизну. В 1600-е было модно заявиться в город верхом на огромном, черном как ночь фризском жеребце (это такие лошади с классными мохнатыми ногами и гривой, в которой можно потерять козу), и это вызывало восхищение, зависть или вожделение зевак – в зависимости от их положения в обществе, принципов и пристрастий. Тот же эффект сегодня производят мотоциклы. Они выглядят круто. Они представляют собой воплощение мощи, которая тебе подчинена, возможности быстро перемещаться, возможности первым оказываться на месте перестрелки или, что еще важнее, в объятиях своей пассии. Благодаря всему этому мотоциклы моментально вознеслись в категорию легенды, и в этом нет ничего удивительного. Сложно найти человека, который совершенно к ним равнодушен. Не важно, родились вы верхом на байке или никогда даже рядом с ним не стояли – так или иначе у вас есть о нем какое-то мнение. Мы можем любить и ненавидеть мотоциклы, мечтать о них, падать с них, бояться или угонять их – но они точно что-то значат для каждого из нас. И на то, чтобы приобрести такой вес в нашей картине мира, у мотоциклов ушло в сотни тысяч раз меньше времени, чем у грифа-индейки на то, чтобы научиться мочиться на лапы с целью охладиться в жару.

---

<sup>1</sup> Довольно распространенная среди лошадей особенность – боязнь пластиковых пакетов. (Здесь и далее прим. перев.)

Головокружительно, наверное, пересест с клячи, которая тащится со скоростью от силы 30 км/ч, на Brough Superior, выдающий 160 км/ч (лошадь и всадник на заднем плане неживые).



# НАЧАЛО

В конце XIX века у британских подданных была масса вариантов, чем себя занять хоть в городе, хоть в деревне. Можно было зарабатывать, таская для других тяжести; если хотелось карьерного роста, можно было устроиться в неотапливаемый офис и там, сидя в митенках, потихоньку слепнуть от света свечи за печатной машинкой; был вариант попробовать свои силы в карьере корабельного магната, политика с подагрой, опиумного наркомана, озлобленного и невменяемого от абсентовой диеты писателя, наконец, зажиточного предпринимателя, решившего, что строить мосты и корабли из железа, камня или еще какого-нибудь настолько же дорогого, тяжелого и неудобного в работе материала — хорошая идея. В свободное время можно было коллекционировать интересные экзотические растения и интересные экзотические заболевания, привезенные из-за моря вместе с растениями; отличное развлечение — заглянуть в столицу и потешиться над безумцами в Бедламе<sup>1</sup>. Еще был вариант попробовать при помощи кузнечных щипцов и парового молота сварганить лекарство от интересного экзотического заболевания. В крайнем случае всегда можно подцепить это интересное экзотическое заболевание и умереть. Что точно было недоступно в то славное время ни в качестве работы, ни досуга — это мотоциклы. И этот мир был печальным местом. Улицы были покрыты конским навозом, при этом добраться хоть сколь-нибудь далеко было решительно невозможно. Но самое печальное, что вариант развезжать с товарищами по улицам на малолитражных байках, куражась и демонстрируя всем вокруг свою силу и мощь, просто не существовал. Все, на что можно было рассчитывать, — это старый металлический обруч, палка<sup>2</sup> и рахит. Этой стране нужен был мотоцикл, и немедленно. Но — и это очень важное НО — он должен быть из камня и железа.

Итак, перед первыми изобретателями мотоцикла конца XIX века стояли две основные проблемы:

---

<sup>1</sup> Англ. Bedlam, искаженное от англ. Bethlehem — Вифлеем, официальное название Бетлемская королевская больница — основанная в XV веке в Лондоне психиатрическая больница, имевшая дурную славу из-за жестокого обращения с пациентами. В XVII–XIX вв. любой желающий мог посетить больницу (билет стоил 2 пенса) и посмотреть на безумных пациентов.

<sup>2</sup> Имеется в виду популярная детская игра: металлический обруч с помощью палки необходимо как можно дольше катить по земле.

Паровой велосипед Мишо — Перро один из трех претендентов на звание первого мотоцикла. Эксперты до сих пор об этом спорят, но считается, что он был создан в 1867 году. Он развивал скорость примерно 15 км/ч, зато задница не мерзла, а еще в работе мотора действовал спирт — так что, если вдруг что ломалось, можно было хотя бы выпить с горя.

1) Никто еще толком не изобрел велосипед.

2) Мотор тоже еще не изобрели.

Как видите, ни одна из составляющих слова motorcycle (англ. мотоцикл) – ни motor (мотор), ни cycle (от bicycle, велосипед) – не были реализованы, и нужно было это поскорее исправить, иначе в один прекрасный день люди бы проснулись, посмотрели в окно на затянутые грязным туманом улицы, поняли бы, что жизнь – дрянь, и решили, что надо с этим что-то делать. А это бы добром не кончилось.

Итак, за работу. Сначала велосипед.

Только немногие особо сильные духом и, подозреваю, до раздражения эпатажные смельчаки решались разъезжать на машинах, подобных велосипеду Пьера Мишо. Агрегат, сконструированный в мастерской Мишо в Париже, имел педали – но это, пожалуй, все, что есть в нем похожего на то, что мы сегодня называем велосипедом. Так что технически велосипедной составляющей мотоцикла мы так и не дождались. Но обществом уже овладело страстное желание заполучить мотоцикл. И вот, не в силах сопротивляться этим коварным чарам, сын Пьера Мишо Эрнест, вопреки очевидной и вопиющей безнадежности своей затее, установил на агрегат своего отца паровой двигатель. Так был создан паровой велосипед Мишо – Перро, который помимо того, что получил более чем неудачное имя, был более чем жалкой альтернативой тысячекубовому BMW HP4 Carbon Edition<sup>1</sup>.

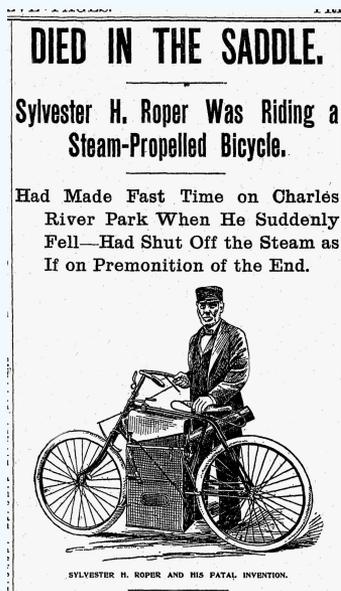
Этому паровому чудовищу для работы необходим был постоянный запас угля, многократно превышающий собственный вес велосипеда, а его котел мог в любую минуту взорваться и разнести к чертям все вокруг – школьную площадку, фабричный двор, город или его окрестности, в зависимости от того, где вы рискнули его завести. Несмотря на все это, однако, моделью Мишо – Перро заинтересовались американцы во главе с Люциусом Коуплендом, который и сам был американцем, что в те времена почиталось за редкость, хоть и не гарантировало наличие здравого смысла. Коупленд придумал машину, которую сам же и провозгласил первым «успешным «Мото-циклом» (англ. Moto-Cycle)».

Трудно, конечно, сказать, что тут можно было считать успехом, кроме того, что он почти угадал с названием: на городских улицах этому агрегату было не место. И на сельских тоже. Его место было в мусорной куче в дальнем углу фабричного двора.

## Примечание к вышесказанному

Но американцы – ребята упертые и гордились этим своим качеством, что не так давно наглядно продемонстрировали, отвоевав у самих себя свою же страну. Так что такая мелочь, как полный

<sup>1</sup> Современный супермощный спортивный мотоцикл.



Бедняга Сильвестр погиб во время велогонки в 1896 году: он совершал показательный заезд на одном из своих паровых велосипедов, развив скорость около 65 км/ч.

По свидетельствам очевидцев, неожиданно его лицо посерело, он потерял управление, остановился — и упал замертво. Это был сердечный приступ. Вероятно, от перевозбуждения.



провал, не могла их остановить. К тому же изобретательство в то время было на пике моды, так что они поднажали и вскоре изобрели и велосипед, и мотор к нему. Француз Пьер Лалман, в свое время работавший в Париже на другого Пьера – уже знакомого нам Мишо, – первым наладившего заводское производство велосипедов, заявил, что участвовал в разработке прототипа модели Мишо, и в 1866 году оформил в американском ведомстве по патентам первый в мире патент на велосипед. Потом Сильвестр Роупер разработал двухцилиндровый паровой велосипед с котлом, топившимся углем. Вышло не очень, но он – будучи упертым американцем – не бросил свою затею и к 1894 году разработал новую версию. К сожалению, в 1896 году он умер от сердечного приступа, демонстрируя свой прототип в Кембридже, штат Массачусетс. Это, конечно, грустно (он все-таки умер, радоваться нечему), но к этому моменту он фактически изобрел то, что сегодня многие считают первым мотоциклом. И что же в его модели было самое важное? Нет, не мотор – это был все тот же громоздкий и неповоротливый паровой двигатель, – а конструкция велосипеда. Именно в ней заключается успех модели, именно за нее Роуперу приписывают лавры изобретателя если не первого, то одного из первых мотоциклов.

Созданная Роупером в 1896 году модель была основана на самой современной по тем временам безопасной модели велосипеда. Это было начало великих перемен: все способствовало тому,

Вот еще один кандидат на право считаться первым мотоциклом. Подобно модели Мишо – Перро, он имел паровой двигатель. Его создал американский изобретатель Сильвестр Роупер, также придумавший чоковую сверловку ствола, навесной замок и пожарный выход. Двигатель состоял из висящего под седлом котла, вода в котором нагревалась от угольной топки. В случае если конструкция бабахнет, всегда можно устроить барбекю!

что нам вот-вот будет явлено самое важное, грандиозное, волнительное изобретение человечества — его величество мотоцикл.

Вплоть до 1885 года все, что имели в своем распоряжении велосипедисты, — непропорциональные конструкции с гигантским передним колесом и крошечным, словно снятым с пианино, задним. Они были до нелепого опасны и продолжали существовать только потому, что никому не пришло в голову придумать передачи. Уверен, вы в курсе, но все же объясню: переднее колесо было таким огромным из-за того, что от его размера зависело проходимое велосипедом за один проворот педалей расстояние. Диаметр вращения педалей был ограничен и зависел от анатомических возможностей того, кто крутил педали. Но за счет гораздо большего диаметра колеса, которому передавался импульс от педалей, каждый их проворот способствовал покрытию значительно большего расстояния. Но все это до первого малейшего толчка: за ним

Ну а этот фронт — изобретатель Люциус Коупленд на фоне своего детища. Эту одноцилиндровую паровую машину, похожую на повернутый задом наперед пенни-фартинг<sup>1</sup> с мотором, он придумал в 1884 году. Представляю, как жутко выглядела эта конструкция, несущаяся на скорости 25 км/ч.

<sup>1</sup> Англ. Penny-farthing — прозвище велосипеда с разновеликими колесами, происходит от сравнения с внешним видом британских монет пенни и фартинга: одна из них (пенни) намного больше другой (фартинга).



THE ROVER SAFETY  
BICYCLE (PATENTED).



SAFER than any Tricycle, faster and easier than any Bicycle ever made. Fitted with handles to turn for convenience in storing or shipping. Far and away the best hill-climber in the market.

MANUFACTURED BY  
STARLEY & SUTTON,  
METEOR WORKS, WEST ORCHARD, COVENTRY, ENGLAND.

Price Lists of "Meteor," "Rover," "Despatch," and "Sociable" Bicycles and Tricycles, and the "Coventry Chair," Illustrated, free on application.

"Cogent" Safety,  
No. 18.



Good Sound Materials.  
Cheapest & Best  
Keat-Driver made.

PRICE £12 10s. 0d.  
SEND FOR A LIST OF 20 CLASSES OF CYCLES.

H. CLARKE,  
COGENT WORKS, DARLINGTON STREET, WOLVERHAMPTON.

следовал кульбит через руль и красивый полет головой вперед напрямик в угольный сарай.

В 1885 году этому наконец пришел конец: изобрели передачи. А точнее, велосипед, у которого передняя звездочка была примерно в два раза больше задней, что позволяло достичь того же передаточного коэффициента, что у большеколенного велосипеда, но без риска улететь при падении с этой громадины в соседнее графство. Итак, у нового велосипеда было два спицованных колеса одинакового размера, заднее колесо с цепным приводом и прямое рулевое управление. Концепцию этого так называемого «безопасного велосипеда» придумал и зарегистрировал английский предприниматель Джон Кемп Старли. На самом деле название «безопасный велосипед» было придумано чуть раньше, в 1876 году, в отношении изобретения еще одного английского изобретателя Гарри Джона Лоусона. Но у его модели, в отличие от модели Старли, не было передач, а именно этот элемент оказался ключевым в создании практичной и работоспособной машины. А еще Старли добавил к названию своей модели эпитет «Скиталец» (англ. Rover), а у Лоусона был просто «безопасный велосипед» – чувствуете разницу? Я бы назвал свой велосипед «Ротационно-векторный аннигилятор пространства» или как минимум «Велосинхрофазотрон». Впрочем, название, конечно, не главное; главное, что именно на основании модели Старли Роупер создал свой паровой велосипед, а через год Готлиб Даймлер поставил на нее двигатель внутреннего сгорания, и так родился Reitwagen<sup>1</sup> – еще «один из первых» мотоциклов. Но давайте не будем отвлекаться на споры о том, кто же все-таки был первым, а кто – одним из первых. Сойдемся на том, что к 1896 году дела

Сравните пенни-фартинг с моделями Старли и Кларка на этих рекламных плакатах, и смысл названия «безопасный велосипед» станет очевиден. Вы бы с какого предпочли упать?

<sup>1</sup> Нем. Daimler Petroleum Reitwagen – «керосиновая повозка для верховой езды Даймлера».

пошли на лад и мечты о скорости больше не казались наивными и несбыточными.

Прежде чем мы продолжим, хочу убедиться, что мы все трезво оцениваем происходящее. Первые мотоциклы были, прямо скажем, ужасны. Медленные, ненадежные, отовсюду постоянно течет, управлять неудобно, тормозить трудно. Словом, в то время это было весьма опасное развлечение. Но надо понимать, что в ту эпоху жизнь вообще в большинстве своем была или ужасна, или опасна, или и то, и другое. Если бы вам приходилось сушить белье в гладильном катке, вас бы тоже впечатлил мотоцикл с двигателем Де Дион-Бутона 1895 года, способный выдать аж половину лошадиной силы. Особенно если до этого вы ездили на работу на одном из ранних даймлеровских велосипедов, за исключением обода колеса практически полностью сделанных из дерева.

В последующие годы пытливые умы по мере сил улучшали существовавшие модели, и вот в начале XX века новоиспеченная компания Indian представила модель, способную выдать 1,75 лошадиные силы и развивавшую немислимую по тем временам скорость – 40 км/ч.



Наибольшую известность фирме Де Дион-Бутон принесли их новаторские автомобили и трехколесные велосипеды, но они также производили и моторы для мотоциклов, которые считаются первыми высокоскоростными двигателями внутреннего сгорания облегченного типа. Многие производители копировали дизайн и конструкцию этих двигателей, среди них и Harley-Davidson.

Именно Daimler Reitwagen, созданный Готлибом Даймлером в 1885 году, многие считают первым настоящим мотоциклом, потому что он работал на бензиновом двигателе внутреннего сгорания, а не на пару.



