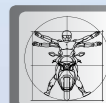




Оплот демократии



INDIAN Scout / Scout Bobber
2018 г. в., 1133 см³, 100 л. с.,
239/242 кг, от 1127000 руб.



полная
версия
на смартфонах
и планшетах
ANDROID
и iOS

Возрождённый Indian Scout выбивается из общего ряда мотоциклов старейшего американского бренда лёгким алюминиевым шасси, жидкостным охлаждением двигателя и невысокой ценой. В этом сезоне вышел Scout Bobber, модель с новой внешностью, посадкой и небольшими конструктивными изменениями. «Мотоэксперт» сравнил его с базовым «Скаутом» на европейской презентации в окрестностях Мадрида

НИКОЛАЙ БОГОМОЛОВ ФОТО: «БРАНДТ» И ИЗ АРХИВА РЕДАКЦИИ

Indian в XXI веке зарекомендовал себя премиум-брендом, выпускающим очень дорогую технику. Лицом марки стали большие круизеры, проработанные до мелочей и упакованные в практически идеальный обвес. Когда Indian перешёл под крыло Polaris, начались реформы. И главная – демократическая. Американцы решили, что народный бренд должен быть доступен народу, и выпустили Indian Scout, модель, сохраняющую яркие фамильные черты «Индианов» при куда более гуманной цене. Ремейки сейчас популярны не только в кинематографе. В снегоходном направлении

маркетологи Polaris хорошо освоили нехитрый приём, взяв название бестселлера прошлых лет и построить на его базе совершенно другую, новую машину с набором современных технологий. И то же самое проделали с Indian. Мало того, что сам бренд намоленный, так ещё название для младшего и самого массового мотоцикла, который должен стать проводником «Индейцев» в массы, выбрали беспроблемное. Даже далёкие от мотоциклетной истории знают, что Indian Scout – это и есть тот самый «Самый быстрый Индиан». А знатоки марки могут рассказывать про эту популярнейшую модель часами. Как она выпускалась три десятилетия с 1919

по 1949, воевала с немцами и японцами, участвовала в гонках и ставила рекорды скорости. «Скаут» считался лучшим мотоциклом в истории Indian и ещё много лет после остановки производства колесил по дорогам Америки и других развитых стран. Нынешний Scout – это тоже в некотором роде самый быстрый Indian. У него не самый большой, вернее сказать, самый маленький из немногочисленных современных индиановских моторов. Но с ним проделали удивительную с точки зрения традиций процедуру, внедрили жидкостное и получили на выходе 100 лошадиных сил. По меркам бюджетных круизеров – немало. Везёт он хорошо и



СОВРЕМЕННЫЙ «СКАУТ» ЯРКИЙ И КРАСИВЫЙ. ОН ЗАМЕТЕН ИЗДАЛЕКА

сверху, и снизу. К тому же минус мотора конструкторы смогли превратить в плюс. Владельцы круизеров ценят вид ребер воздушного охлаждения, которые здесь по понятным причинам отсутствуют. Но гладкую поверхность «водяных» цилиндров оформили так, что они смотрятся даже лучше традиционных. Серебристые полоски, логотипы – по этим приметам Scout заметен издалека. Алюминиевое шасси на классической технике кажется не меньшим кощунством, чем жидкостное охлаждение. Но если смотреть на Scout как на неоклассику, современные технологии с лёгким отсылком в золотую эру мотостроения, всё встаёт на свои места. Тем более ходовая часть работает наилучшим образом. Мотоцикл очень быстро и точно рулится. Для этого не надо прикладывать усилий, он просто едет, куда захочешь, и даже провоцирует на подвиги. Это один из самых шустрых и

послушных мотоциклов в своём классе. Версия Bobber управляется чуть лучше обычной и вот почему: у неё другие амортизаторы, с укороченным на треть ходом, они лучше держат ровную дорогу. Но на кочках подвеска пробивается и бьёт по спине. Пережить можно, тем более, толстые покрышки дают дополнительную амортизацию. Но обычный «Скаут» всё же заметно комфортнее. На нём неровностей не замечаешь вообще, можно ехать сотни километров по разбитой дороге и не знать проблем. Особенно если она разбитая по европейским меркам, а не как у нас в провинции, где в ямы колёса проваливаются по ступицы. Другое большое отличие «Боббера» от базовой модели – в эргономике. Вроде бы поменяли совсем немного, руль, расположение подножек и зеркал. Но в итоге получилась совсем другая посадка, из тех, что формируют характер

INDIAN Scout / Scout Bobber

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	4-тактный, V-Twin, 90°
ГРМ	4 клапана на цилиндр, DOHC
Рабочий объём, см ³	1133
Макс. мощность, л. с.	100
Макс. крут. момент, Нм	97,7
Степень сжатия	10,7:1
Система питания	электронный впрыск топлива

ТРАНСМИССИЯ

КПП / привод	6-ступенчатая / ремень
Сцепление	многодисковое в масляной ванне

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА

Тип	телескопическая вилка
Диаметр труб / ход колеса, мм	41 / 119
Регулировки	отсутствуют

ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА

Тип	маятник, 2 амортизатора
Ход колеса, мм	76 / 50 (Bobber)
Регулировки	преднатяжение пружин

ТОРМОЗА

Передний	диск 298 мм, 2-поршневая скоба
Задний	диск 298 мм, 1-поршневая скоба
АБС	да

ШИНЫ

Передняя и задняя	130/90-16 и 150/80-16
-------------------	-----------------------

ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ

Длина/ширина/высота, мм	2311/880/1207
	2229/926/1154 (Bobber)

Высота по седлу, мм	643 / 649
Колёсная база, мм	1562

ПРОЧЕЕ

Рама	алюминиевая
Снаряжённая масса, кг	249 / 251 (Bobber)
Объём бензобака, л	12,5





ХАРАКТЕРОМ МОТОРА SCOUT ПРОВОЦИРУЕТ НА БЫСТРУЮ ЕЗДУ

мотоцикла. По ней мотоцикл можно опознать даже с закрытыми глазами: колени подняты, стопы вынесены вперёд, корпус слегка наклонён вперёд, спина немного согнута. На обычном «Скауте» сидишь без изысков, прямо и удобно. Крылья выполнены в традиционной «индейской» форме, с плавными изгибами. А на «Боббере» они обрезаны. И крайне посредственно защищают от воды и грязи. Так что выдающаяся внешняя эстетика мотоцикла под дождём делает

не очень эстетичной одежду водителя. Ветрозащита не очень хороша у обоих мотоциклов. Во время нашей поездки в тёплой солнечной Испании неожиданно испортилась погода, даже пошёл лёгкий снежок. И водители «Скаутов» чувствовали себя не лучшим образом. Но в стиль базового Scout неплохо впишется небольшое стекло, а хозяину Bobber ради эстетики придётся терпеть ветер. Либо ездить в хорошую погоду, заодно одежду поберечь. В народном представлении американский классический мотоцикл солиден и нетороплив. Первому пункту Scout полностью соответствует. Он не такой большой, как более дорогие модели Indian, в каталоге производитель даже называет его Mid-Size, то есть средне-размерным. Но большой, красиво покрашенный мотоцикл привлекает внимание и вызывает уважение. А вот с неторопливостью проблемы. Scout всё время

провоцирует быструю езду – характером мотора, ходовой части и даже посадкой. Этот мотоцикл подойдёт тем, кто решил пересечь со спортбайка или некогда на что-то тяжёлое и железное. Вместе с классическим стилем и харизмой они получают шустрый характер и лёгкость в управлении, так что переход в новый класс будет безболезненным. Выбор между обычным Scout и версией Bobber будет непростым. Боббер отлично выглядит, у него необычная эргономика. Но придётся смириться с грязью, которая на мокрой дороге летит на спину. Базовый Scout тоже красив, но это более классическая красота. Так что, сравнивая модели, прежде всего, выбираешь между оригинальностью и практичностью.

Мотоциклы Indian в России представляет эксклюзивный дистрибьютор – компания «Брандт», www.brandtpolaris.ru

ТЕСТ-ОЦЕНКА

ДИЗАЙН	★★★★
Разные стили, оба хороши	
МОТОР	★★★★
Мощный и с характером	
ТОРМОЗА	★★★★
Достаточно, но не чрезмерно	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	★★★★
Лёгкая и манёвренная	
ЭРГОНОМИКА	★★★★
Запоминающаяся	
КАЧЕСТВО ИЗГОТОВЛЕНИЯ	★★★★
Без проблем	
ТЕХНОЛОГИИ	★★★★
Авангард по меркам класса	
УНИВЕРСАЛЬНОСТЬ	★★★★
Главное избежать морозов	
ФАН-ФАКТОР	★★★★
Обгонять коллег	
ЦЕНА	★★★★
Премиум в массы	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	4,5
Доступно, удобно, быстро	

