



REUTERS

ВЕДУЩИЕ МАРКИ МОТОЦИКЛОВ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ (ШТ.)

N	МАРКА	2018	2017	ИЗМЕНЕНИЕ (%)	ДОЛЯ НА РЫНКЕ (%)
1	BMW	1886	1535	22,9	20
2	RACER	1011	839	20,5	10,7
3	BAJAJ	984	383	156,9	10,4
4	HARLEY-DAVIDSON	893	642	39,1	9,5
5	YAMAHA	659	431	52,9	7
6	HONDA	643	508	26,6	6,8
7	KAWASAKI	573	661	-13,3	6,1
8	KTM	375	425	-11,8	4
9	TRIUMPH	215	154	39,6	2,3
10	DUCATI	208	256	-18,8	2,2
ВСЕГО ПО РОССИИ		9437	7248	30,2	100

Источник: «Автостат».

ся Honda, которая стоит в среднем 247 тыс. руб. Она держит первое место по спросу в 14 крупнейших городах страны. В пяти городах лидером стала Yamaha, в двух — Kawasaki, в Волгограде — Suzuki, а в Барнауле — Racer.

Подержанный мотоцикл, разумеется, нужно приобретать особенно внимательно. «Спокойнее покупать подержанный мотоцикл в салоне, но можно и у частных с определенными мерами предосторожностями», — советует Елена Калитова. При покупке у частных, по ее мнению, есть шанс остаться обманутым: «Вас могут попросить внести предоплату, а мотоцикл вы так и не увидите. Такое, к сожалению, бывает очень часто. Если вы все же решили купить подержанный мотоцикл у предыдущего вла-

дельца, обязательно перед покупкой свозите его в официальный сервисный центр и проверьте на предмет неисправностей, это вопрос вашей безопасности и ваших денег».

«При покупке мототехники с пробегом следует придерживаться некоторых правил, — говорит Анна Уткина. — Мототехнику необходимо выбирать из нескольких предложений. Не стоит обращать внимание на транспортные средства с сильно заниженным ценником. Стоит уточнить информацию о том, как эксплуатировался и хранился мотоцикл. Особое внимание стоит уделить документации: произвести сверку номерных агрегатов мотоцикла, убедиться в том, что транспортное средство снято с учета и не числится в угоне».

Простые советы

Прежде чем выезжать на мотоцикле, нужно научиться хорошо на нем ездить. «Первый и важнейший шаг — сначала необходимо полноценно обучиться езде на мотоцикле в качественной школе у хорошего инструктора. Если владелец мотоцикла — новичок, ему стоит адекватно оценивать свои возможности и на первые год-два выбрать маломощную технику, — говорит Максим Белоусов, руководитель подразделения продаж мотоциклов BMW компании «Авилон». — Дальше уже при наличии опыта нужно определить для себя, зачем нужен мотоцикл: для мотопутешествий на дальние расстояния, городской езды или офроуд. При покупке необходимо остановить свой выбор на бренде, который имеет пред-

ставительство в России, сервисное обслуживание у дилеров, гарантию, доступность запчастей и так далее».

Важно обратить внимание на марку и страну производителя. «Если вы хотите, чтобы мотоцикл служил вам долго, без особых проблем и потом был выгодно продан, выбор стоит делать в пользу новых мотоциклов японских и европейских производителей, — советует Елена Калитова. — При этом цена их обслуживания, расходников и запчастей напрямую будет коррелировать с ценой мотоцикла и объемом двигателя. Малолитражные обслуживать дешевле. Китайский мотоцикл, конечно, подкупает своей ценой, но качество деталей, электроники, сборки и срок эксплуатации будут значительно ниже. За один-два года использования его цена сильно упадет даже при хорошем обслуживании».

Что же касается потери цены мотоцикла в процессе эксплуатации, то разные типы этой техники имеют разную остаточную стоимость. «Менее всего теряют в цене мотоциклы классического стиля. Допустим, Harley-Davidson, — говорит Ольга Хрипченко, партнер компании Rebridge Capital. — Спортивные мотоциклы занимают второе место. Сильнее всего теряют в цене так называемые кастомные экземпляры — с уникальным тюнингом. Тенденции на рынке явно показывают, что покупатели на вторичном рынке не интересуются такими моделями. Так что при покупке мотоцикла индивидуальной сборки стоит быть готовым к тому, что при перепродаже он очень сильно потеряет в цене» ●

СОВЕТСКИЕ МАРКИ

Сейчас в это трудно поверить, но в свое время СССР был одной из ведущих мировых держав по продаже мотоциклов: вплоть до середины 1980-х годов советская промышленность ежегодно выпускала просто огромное число мотоциклов — свыше 1,5 млн единиц в год! Мотозаводы в стране работали по четкой плановой производственной программе: Ирбитский под Екатеринбургом выпускал тяжелые мотоциклы («Урал» с объемом двигателя свыше 500 куб. см), Ижевский — средние («Иж-Планета», «Иж-Юпитер» и др. с моторами 350 куб. см), Ковровский под Владимиром — легкие (например, «Восход» — около 200 куб. см). На Украине производились мотоциклы «Днепр», в Белоруссии — «Минск». Мототехника также активно поставлялась из братских социалистических стран. Особо почитаема была чешская «Ява». С распадом СССР рухнула и вся советская мотоциклетная промышленность. С одной стороны, на рынок хлынул поток импортных мотоциклов — таможенными пошлинами мототехника не защищалась. Но главное, на мотоциклы в стране попросту пропал спрос. Такую технику в СССР покупали не от хорошей жизни: их владельцами становились те, кому не хватило денег на автомобиль. С появлением доступных авто среднестатистический российский потребитель перестал видеть смысл в передвижении на двух колесах, когда есть возможность ездить на четырех.