



НЕЧЕГО ТЕРЯТЬ, КРОМЕ СВОИХ ЦЕПЕЙ

АРТЁМ ЛИСОЧКИН

Известное выражение «изобретать велосипед» — как раз про этот оригинальный двухколесник. Только не в том смысле, в котором его обычно употребляют. Южнокорейская корпорация Mando совместно с голландской компанией Halla Meister Europe создали действительно инновационный продукт, которому нет аналогов на «поле», существующем уже два с лишним века. «А где же цепь?» — наверняка спросите вы первым делом. Попробую растолковать.

Опробовать это чудо техники мне довелось во время яхтенных тестов, организованных французской компанией Veneteau в Пальма-де-Майорке. Ведь, для начала, он складной и идеально подходит в качестве «бортового транспорта» для моторной или парусной яхты. Ошвартовавшись в каком-нибудь старинном приморском городке, можно, конечно, попросту вызвать такси, но доедете вы на нем в лучшем случае до центральной площади. В лабиринты живописных узких улочек можно проникнуть только на велосипеде — даже скутер с 50-кубовым мотором в такие «пешеходные» зоны пустят далеко не повсюду.

Наличие на причале Королевского яхт-клуба Пальмы подобного аппарата оказалось как нельзя кстати — я ухитрился забыть в отеле широкоугольный объектив. Вроде бы вот она, гостиница, на противоположной стороне марины, однако топтать туда лешком в обход забитого яхтами «ковша» как минимум минут пятнадцать...

На отсутствие цепи я сначала даже не обратил внимания, поскольку аппарат был сложен «по-походному», и первым делом прикинул его на руке. Ого! Он что, чугунный? Тут мне на помощь пришел генеральный директор Halla Meister Europe Джефф Чанг (голландец южнокорейского происхождения, так что умение крутить педали у него заложено, наверное, уже на генетическом уровне):

«Ты ведь знаешь, что такое гибридные автомобили?»

Короче говоря, перед тем как отправиться в путь, я получил небольшой инструктаж.



Внешний облик и общую концепцию Mando Footloose разработал известный английский дизайнер и изобретатель Марк Сандерс, который сразу же получил за эту работу престижный приз RedDot Design Award. Кстати, более распространенный и весьма популярный среди яхтсменов складной велосипедик Strida с крошечными колесиками и высокой треугольной рамой тоже вышел из-под его карандаша. Впрочем, Марк знаменит не одними только велосипедами — в молодости ему довелось стажироваться не где-нибудь, а в дизайн-бюро Rolls-Royce. И, кстати, одним из первых обладателей Footloose стал князь Монако Альбер II.

И отсутствие цепи, и некоторая увесистость объяснялись просто: педали тут приводят генератор, который питает литий-ионный аккумулятор и компактный электромотор, встроенный в заднее колесо. Действительно, знакомый «гибридный» принцип, только вместо двигателя внутреннего сгорания — ваши собственные ноги.



Однако не все так просто. Джефф порекомендовал, пока я не освоюсь, для трогания с места использовать рычажок «дросселя» на руле, превращающий аппарат в обычный электробайк. Скорость в «батарейном» режиме ограничена 6 км/ч — иначе это будет уже скутер, на который в ряде стран требуются права и регистрационный номер, да и по велодорожкам на нем ездить нельзя.

Но когда я первый раз крутанул педали, байк сорвался с места столь резко, что мне едва удалось вернуться от оказавшегося на пути мусорного бака. Как выяснилось, на управляющем компьютере с цветным тачскрином был выставлен режим «Спорт», и после пары нажатий на верхнюю кнопку дисплея велик стал вести себя поспокойнее. Привычной жесткой связи между педалями и колесом нет — по той частоте, с которой вы крутите педали, компьютер определяет скорость, с которой вы хотите ехать, и соответственно регулирует подачу тока в электромотор. Принцип примерно тот же, что у экзоскелетов или глубоководных водолазных скафандров, тяжеленные «руки» и «ноги» которых повторяют ваши движения отнюдь не благодаря вашим мускульным усилиям.

Однако основное отличие от упомянутого принципа в том, что мускульная сила все же используется — для подзарядки батареи. Все на том же экранчике можно выставить «падающий», «нормальный» и «тугой» режи-



мы — в последнем случае на индикаторе зарядки высвечиваются все палочки, но крутить педали заметно труднее.

Опробовал я чудо-байк и на довольно крутом подъеме, ведущем вдоль стены старинной крепости. На педали я жал с тем же усилием, что и на ровной дороге, но Footloose, не снижая ско-

рости, уверенно лез вверх — виртуальная «коробка передач» была поставлена в автоматический режим, а датчик уклона дал команду прибавить тока.

На узенькой велодорожке, петляющей вдоль набережной, я решил приналеечь на педали, но, как ни старался, на экране застыла цифра «25» — аппаратное ограничение скорости по соображениям безопасности. Так что в основном меня обгоняли — что, в общем-то, не особо задевало. Поскольку после обгона практически каждый обладатель «нормального» велика буквально сворачивал шею, дабы еще раз глянуть, на чем это я тут еду. Словом, чем-чем, а уж вниманием мы с Mando Footloose точно не были обделены. ☺



Mando Footloose

Габариты, мм:	
в раб. состоянии	1615 × 608 × 1168
в сложенном виде	639 × 404 × 1107
Вес, кг	21,7
Диаметр колес, дюймы	20
Мощность электромотора, Вт	250
Аккумулятор:	
тип	Литий-ионный
емкость, А·ч	8,2
напряжение, В	36
Макс. скорость, км/ч	25
Дальность хода, км	30–45