

Ашанбайк — Lurkmore



Ашанбайк — локальный мем одного из унылых велосообществ, во множестве расплодившихся на просторах **Рунета**.

В окружающих **интернетах** данный предмет малоизвестен. Вам он может показаться **цугундером** или **унылым говном**. Мы вас предупредили.



В эту статью нужно добавить как можно больше фейлов с участием ашанбайков.

Также сюда можно добавить интересные факты, картинки и прочие **кошерные** вещи.

Ашанбайк (*ашанобайк, лентабайк, говнобайк, лохобайк, чермет, дроческоп, гастарбайк, двухпружин, «педик двухколёсный», лисапед, лясик и т. п., бусурманск. BSO*) — общий класс **велосипедов**, отличающихся крайне **низким качеством**, но при этом **понтовым** внешним видом. Основная страна-производитель — **Китай**, хотя нередко грешат штамповкой ашанбайков **Эта страна** (двухподвесные Stels, ага) и **страны ближнего зарубежья**. Стоимость — от 2-х тыс. рублей в гипермаркете. Внешне выглядит как велосипед, но в действительности является всего лишь его частично действующим макетом. Вызывает такое же чувство, как и **тюнингovaná копейка с литыми дисками и спойлером** (а скорее — как изуродованный **школьниками** остов **автомобиля**, как дешёвые кеды за 100 рублей купленные на **Черкизоне** у Ашота на распродаже с надписью Prada, ну или как метгараж с пометкой «Подлежит сносу до **31 июня 1973 года**», разрисованный **баллончиками** в десятки слоёв).

Этот тип велосипедов покупается, нередко на сдачу, в **суперпупермаркете** (Ашан, Лента, Копейка, Окей, Метро, Пятёрочка и прочие «лидеры экономии») вместе с мангалом и ведерком мяса при выезде компанией на шашлыки. Где агрегат и остаётся, целиком или по частям. Такие «велосипеды» не рекомендуется покупать даже детям — ездить на макете сложно и опасно: тяжёлый, «подвеска» неэффективна, «звёздочки» почти сразу гнутся, «каретка» быстро разбалтывается. Практически в **146%** случаев невозможно должным образом настроить «тормоза» и «переключение» скоростей, из-за чего «велосипед» представляет даже бóльшую опасность для жизни, нежели **тазовская** продукция. Подробнее — см. ниже.

Общие сведения

Ашанбайк (на английском — Walmart Bike) можно распознать по следующим признакам:

- Название вроде «английская буква + много цифр», что должно означать его невъебенность или название вроде «Зевс», «**Атлант**», «**Лазер**», «WINNER», «Мустанг», «Азимут», «**Топ Гир**», «Moon Shadow», «**Nordic**», «**Viking**», «**Спринт**», «**Macho**», «Sexxtrimatorr Euro Type 4.0», «**Hot Mexican Pepper**», «**HUMMER**», «Sport Club» и прочие понятия, выражающие аццкую брутальность или понтовость конструкции.
- Низкая цена (как правило, не более 200 американских денег) — основной аргумент к покупке. Хотя некоторые ашаны уже приближаются по цене к 20 и более тысячам рублей, они всё равно остаются ашанами, а такой ценой порой вводят в заблуждение нубов.
- Тяжёлая и некачественная стальная рама (из обычной стали), в некоторых местах которой может встретиться даже точечная сварка. Несмотря на большую массу металла, может дать трещину на сварном шве, например, около рулевого стакана. В последнее время появляются и алюминиевые. Вместо выверенной столетиями классической компоновки «2 треугольника» — невнятная конструкция, выкидыш двухподвеса. К тому же, рама существует в одной-единственной ростовке, хотя целевой аудитории на это наплевать — сидухка же регулируется, ёба! Ещё один вариант ашано-рамы — ригид, то есть без амортизаторов вообще, как советская «Украина».



Типичный представитель



Некий «PARTNER-703» — типичный

Дропауты (пазы крепления оси колеса) на ашанбайках часто горизонтальные (как на «Украине» и подобном старье), что позволяет сделать синглспид методом демонтажа говнопереключателя и замены 6-7-скоростной трещетки на односкоростную. Переключатель крепится к горизонтальным дропаутам с помощью крючка, прижимаемого к дропауту гайкой оси.

- Каретка — это просто полный трэш! Представляет собой чашки, через которые выглядывает вал, конуса которого входят в подшипники, такая же каретка была и в старых велосипедах. Говённость такой каретки в том, что она быстро разьёбывается и нещадно люфтит. Если затянуть одну из чашек потуже, то люфт убирается, затрудняя вращение педалек, но при этом вал каретки превращается в кофемолку, превращая сепараторы подшипников в сахарную пудру. А ослабление чашки неизбежно приводит к люфту, хотя и вал вращается свободно. Какой ботаник ваще придумал такое?! Чего ты ждёшь, ашанбайкер?! Меняй скорее это говно на картридж!
- До потери сознания дрянные ноунеймовские манетки и тормозные ручки, изготовленные в подвале дядюшки Ли из пластика для одноразовых игрушек, а-ля [маде ин Чина](#). Регулировочные болты тормозных ручек очень быстро срабатывают резьбу и тормоза отказываются работать. Манетки-грипшифты (крутилки, мать вашу!) плохо переключают передачи, отказываются регулировать чёткость переключения. Часто в них обрываются тросы. Ребзя, меняйте весь этот трэш на триггерные манетки, желательнее на моноблоки, где собственно манетки совмещены с тормозными рукоятками!
- Вырвиглазная «кислотная» раскраска, которая облезает при первой возможности, открывая изумлённой публике ржавчину и окалину на швах. Компоненты, в свою очередь, могут иметь самую непредсказуемую окраску — розовый «паук» системы, зелёные (в тон штанов вилки) пыльники и т. д.
- Красивая пружинно-эластомерная вилка (бутафория!), обязательно с пластиковыми гофрами. Впрочем, даже кусок эластомера — пока что слишком высокотехнологичное удовольствие, чаще ставится просто пружинная вилка, да ещё и настроенная на вес, вдвое превышающий вес ездока, поэтому срабатывает только при ударе или резком торможении. Хоть это и даёт несколько дополнительных жизней самой вилке (например, при поперечном столкновении с бордюром или канавой). Шток вилки чаще всего дюймовый резьбовой, а вынос руля — с внутренним креплением, как на советских дорожниках.

В тех местах, где на вилке по идее должны располагаться регуляторы — находятся их неработающие муляжи или легко выпадающие заглушки, способные при резком сжатии вилки выстрелить в направлении головы молодого гоншега. Особый луз доставляют вилки двухкоронные (смотрится круче!), с тонкими (25,4-28 мм) ногами и ходом 30-50 мм (вместо положенных 32-40 и 180—200 мм соответственно). Следует заметить, что цена хорошей двухкоронки легко переваливает за 1000\$. Кроме того, настоящие двухкоронки щеголяют типичными для ценовой категории, в которую они неизбежно попадают, анодированными ногами и разноцветными металлическими «крутилками» регуляторов — достаточно взглянуть на BOXXER-ы последних лет, чтобы в этом убедиться. И это только внешние отличия.

Чаще всего ашанвилки являются пародиями на успешные вилки прошлых лет (например, Rock Shox Psylo), но похожи на них лишь внешне. Популярные ашанвилки — ZOOM, Top Gun. Целевой аудитории сабжа неведомы понятия «ход», «отскок», «локаут», «торсионная жёсткость»... Как и тот факт, что жёсткость пружины (и/или давление воздуха) в серьёзном амортизере/вилке подбирается с учётом веса спортсмена — т. н. *сэг*.

- Задний амортизатор, являющийся важной деталью концепции. В серьёзном горном велосипеде такой амортизатор нужен, чтобы гасить жестокие удары при скоростном спуске с горы. Однако в ашанбайке его задачей является создание иллюзии обладания крутым гоночным байком и вызова большего слюноотделения. При этом собственно амортизационный эффект равен или меньше такового от приспущенных колёс. Зачастую седло опущено до такой степени, что [его труба полностью блокирует ход подвески](#). При этом он заметно мешает ехать на подъём, отбирая усилия: на дорожных велосипедах, в качестве которых почти всегда используются ашаны, рама всегда жёсткая (hard tail), без заднего амортизатора.
- Механические дисковые тормоза, которые обязательно не сработают перед выездом на оживлённую дорогу, либо же — наоборот, сработают навсегда, став аналогом стояночного тормоза. Причиной тому в большинстве случаев — криво проложенные тросы в китайских рубашках с кучей разрывов и изгибов. Иногда в совокупности с дисками-роторами из мягкого мЯталла. Говнотормоза невозможно настроить, они мешают ехать и не тормозят, когда это нужно. Иногда на ашанах встречается и дисковая гидравлика низших моделей, которая быстро начинает течь, набирает воздуха в гидролинии и перестает тормозить.

двухпружин с надписями-наклейками

[Честный обзор велосипедов BMW, Land Rover, Lamborghini, Ferrari, Hummer](#)
Особый подвид — VIP-ашанбайки. ЦА — мажорные лохи и гламурные кисо. Выглядят может и красиво но на деле такое же УГ как и обычный

[Обзор АШАН-БАЙКА](#)

А это — качество металла, из которого изготавливают сабж

[Как правильно прыгать на ашанбайке](#)

Наглядная демонстрация качества металла, или почему даже с бордюра съезжать на ашане опасно

- Рога на руле как крутая опция. Если они есть, то обязательно должны быть направлены вверх, что облегчает получение травмы при резком торможении (быдло приловчилось использовать их как маленькие багажнички, в любом другом положении их содержимое высыпалось бы). Тогда при движении и использовании рожков ваши руки не устают.
- Заднее крыло (болотник), [задрванное на полметра](#) от колеса. Как оно поможет от дождя или грязи — вопрос без ответа, но смотрится, по мнению [целевой аудитории](#), круто.
- Колёса низкокачественные: обода одинарные (иногда железные, как на советских велосипедах) и часто восьмерят, на первой же серьёзной кочке лопаются спицы, может разойтись стык на ободу. С резиной как повезёт: может отходить 2-3 сезона активной езды, а бывает, разлезается не протянув и сезона. Производители покрышек — либо Kenda низших моделей, либо всякие китайские типа «Chaoyang», «Happy Dolphin», «Wanda» и т.п. Даже если обода двойные, не стоит прельщаться: спицы плохие, плохо натянуты, из-за чего восьмерки все равно будут.
- Нередко в комплекте идёт пиписька — [просто добавь воды](#). Цвет она имеет один в один с огнетушителем, придаёт неповоротливой железной раме «спортивный», «азартный» вид. Ну примерно как [скамейка](#) на крышке багажника у проржавевшей до мозга костей [шохи](#). На деле толку с брызгалки-поилки как с козла молока, пары стирала люто отравляют воду внутри, и потому данный резервуар жутко любим лишь школотой — [обливаться](#) на ходу, черпая воду из лужи.
- Как правило, задний переключатель с красными роликами — это, скорее всего, Турней Великий, либо его ещё более бюджетная китайская копия. На более дорогих азимутах может стоять переключатель и подороже, хоть передачи от этого вряд ли будут лучше переключаться, так как тросики, рубашки и манетки всё равно говённые.
- Подшипники порой сделаны из такого говна, что невольно закрадывается мысль о наличии в них свинцовой дроби для стрельбы по уткам вместо нормальных стальных шариков. До свинца конечно вряд ли доходит — но, с другой стороны, [шо ви хотели](#) за такие смешные «деньги»? Манны небесной или унитаза золотого?
- Мягкое седло (в английском варианте — «Loveseat»), либо наоборот, слишком твёрдая и узкая табуретка, покрытая клеёнкой. Об эргономике этого седла никто не задумывался, а если оно ещё и цветное, то краска с клеёнки быстро переходит на одежду. На длительные расстояния рекомендуется ездить стоя, иначе можно получить незабываемый массаж простаты, а в случае с очень твёрдыми экземплярами изнашивание [Чёрным Властелином](#) покажется детской шалостью. Швы на сиденье зачастую начинают быстро расходиться, обнажая истлевший поролон.
- На нормальном велосипеде все простые операции типа снятия колеса, регулировки седла и многое другое можно сделать или руками (зажимы-эксцентрики), или имея маленький велонабор из так называемых INBUS-овых ключей (шестигранников) и пары отвёрток. А на ашанах нужны накидные, блять, ключи! Двухсотграммовый наборчик шестигранников можно возить с собой всегда, чего не скажешь о наборе больших торцовых головок или накидных ключей.
- В особо зверских случаях — шатуны на клиньях, разбалтывающихся через месяц, пластиковые тормозные ручки, разноцветные шины. Шатуны сделаны из кастрюльного алюминия, педали — из пенопласта.
- Название агрегата и все надписи — наклейки.
- Человек, [катавшийся несколько лет на ашанбайке](#), не отличит свой велосипед от нового, и вовсе не по причине хорошего состояния «ветерана».

История

Термин **«ашанбайк»** был впервые употреблён после появления в [Default City](#) сети гипермаркетов «Auchan», в которых по соседству с картошкой и стиральными порошками продавались всевозможные дешёвые лисапеды, особенной популярностью пользовались хитрой конструкции с пружиной посередине (двухподвес, если по-русски, и Full-Suspension, если по-исконному). К слову, нормальный двухподвес сейчас стоит три-пять штук зелени — если дешевле, то при использовании его по назначению он может тупо развалиться за первый же сезон из-за применения в нём некачественных материалов. Чуть позже им и дали имя «Ашанбайк»

В Петербурге такие велосипеды чаще называются «Лентобайками», так как поначалу продавались в гипермаркетах «Лента». В [Екатеринбурге](#) и его окрестных посёлках также встречается наименование «Монеткобайк», в честь торговой сети «Монетка», которая так же отметилась распространением убийственных агрегатов. В Латвии и Эстонии подобные велосипеды встречаются в различных супермаркетах типа Maxima или Rimi. В основном это безымянные китайские пепелацы с такими же безымянными детальками, но можно и встретить какой-нибудь европейский аналог Stels`a (например устрашающий грабасрал «Extrem»).

Особенности ашанбайка

Так как для быдла **внешние данные** превалируют над содержанием, то ашанбайки, умело соперничая с БэМэХэ, пользуются устойчивым спросом, часто превышающим спрос на брендовые велы. В этом немаловажную роль играет и сравнительно низкая цена (нормальный горный велосипед никак не может стоить дешевле 400—500 баксов за такие модели, а цена пригодного для езды двухподвеса, то есть с задним амортизатором, коих среди ашанбайков большинство, также никак не может быть меньше полутора-двух тысяч убитых енотов).



Типичные «левые» переключатели с ашанбайка



Открытая каретка, а-ля люфтокофемолка

со сколько-нибудь экстремальной эксплуатацией согласно ложному имиджу гарантируют постоянные проблемы с велосипедом и расширению знаний **ненормативной лежески** матчасти.

Для человека, купившего сабж, с высокой долей вероятности рано или поздно наступит разочарование в велосипедах вообще и в экстремальных велосипедах в частности (а также формирование отрицательных стереотипов — «да говно эти все горные велосипеды!» — типичная реакция представителя народных масс после сравнения ходовых качеств сабжа с советским дорожником).

Ибо хорошо, если у владельца ашана хватит ума воздержаться от попыток «экстремалить» на нём. Вряд ли кто-нибудь даст гарантию, что рама не развалится на первой же серьёзной кочке. Да, насчёт гарантии: в отличие от брендовых МТБ, тут вы её хрен дождётесь. Кроме того, веломастерская (при труЪ-веломагазине) запросто откажет в обслуживании ашанбайка, мотивируя это недержавком настроек и бесполезностью обслуживания говеных узлов. Иногда — запрашивает баснословную сумму в 20-30 тысяч рублей, чтобы дать осознать кЛЮенту его ошибку в выборе **изделия**. Если же гарантия внезапно есть, то действует она на самый неубиваемый элемент — чугуниевую раму.

На самом деле, многие конструкции рам (а точнее, передних треугольников) ашанбайков невозбранно «срисованы» со старых моделей нормальных производителей, в последнее время рынок заполнили нерабочие макеты «старых» норко А-лень и Шор/Сикс. А вот конструкция подвески везде одна и та же — однорычажная, одношарнирная, хотя появляются редкие экземпляры с недоFSR. Кареточный узел как правило расположен на подвеске, а не на переднем треугольнике. Такая конструкция безошибочно выдаёт ашанбайк, хотя в 90-х годах применялась и на некоторых серьёзных велосипедах, например, на Mantra фирмы Klein (за цену которого можно купить целый **КамАЗ** ашанбайков), но там была продумана и тщательно выверена. Так как задний амортизатор обычно состоит из одной лишь пружины, велосипед всегда ужасно раскачивается.

Ашанбайк — наглядный пример того, как можно впихнуть невпихуемое. Для быдла, возможно, станет настоящим откровением следующее: истинный даунхильный двухподвес, под который так люто-бешено косят двухподвесные ашанбайки, не оснащается ни держателем для бутылки, ни рогами (рога нужны разве что для КК и туризма, в даунхилле они — верная смерть для байкера).

Подножки, фары, крылья и багажник, в отличие от «ашана», на него тоже не устанавливаются — и из-за дополнительного веса, и из тех же соображений безопасности. Но, что самое интересное, даже после процедуры очищения от всех этих прибабасов, ашанбайк продолжает всё так же представлять собой унылый пиздец.

Достаточно взглянуть на покрышки: **MANDA** вместо KENDA, Z-AXIS вместо MAXXIS... надписи похожи, даже шрифты и цвет те же, что и у оригинала, только в качестве разница огромная. Вариантов написания Shimano целая уйма — Shamano / Shemanno / Shimana и т. д. Короче, то же самое, что **Huge Boys** вместо Hugo Boss и **Abibos** вместо Adidas. Кстати, о настоящих шимановских комплектующих: есть подозрение, что на ашаны ставится отбраковка (продукция, не прошедшая контроль).

Основной особенностью Ашанбайка является то, что без **обязательной** доработки напильником он разваливается в течение нескольких месяцев после покупки или велосипедист убивается из-за неожиданной поломки во время езды.

Низкое качество изготовления совокупно



Встречайте, только в нашем цирке: ребёнок лет пяти на двухподвесе, с передней вилкой, странной конструкцией педального узла, зеркалом, помогающим следить за своим рукавом и понтовым задним крылом

Ашанбайк in use

Рассмотрим практику использования ашанбайка в условиях, приближённых к боевым, далёких от предусмотренных заводом-изготовителем.

Ашанбайк украинской конторы «Ardis» с пробегом овер 2000 км. Был куплен за 190 ещё докризисных долларов (особенно удручает цена на новый ашанбайк точно такой же модели сегодня — свыше \$300 (~2600 грн против 960 докризисных)). «Из коробки» было доступно:

- Почти 20-килограммовая алюминиевая двухподвесная рама (нерегулируемая передняя амортизационная вилка, сзади — несколько регулируемая обыкновенная пружина в пластиковой оболочке), дисковые тормоза с попаме-машинками, задняя перекидка — Shimano Tourney, передняя — тоже какой-то ноунейм, манетки — трещотки Revoshift. Ни крыльев, ни катафотов, ни подножки. Китайские колёса с такой же резиной.
- Передний амортизатор ходит довольно туго. Вогнать его до упора невозможно, даже если навалиться всем весом на руль. Правда, это несколько раз помогало при сильных ударах передним колесом. Задний амортизатор ходит довольно резво, компенсирует почти любые неровности и почти не пружинит (только если съехать с бордюра не отрывая жопы от седла). Кареточный узел расположен вроде как на переднем треугольнике, а нижний узел подвески — над ним (свингарм Гирвина, хорошо зарекомендовавшая себя подвеска, но только при правильной геометрии).

С самого начала спереди не включалась третья передача, а сзади отсутствовала шестая, то есть седьмая сразу же перескакивала на пятую. Танцы с бубном и продавцом в некоторой мере решили проблему. А если открутить заднее колесо, то ровно установить его обратно можно лишь сев всем своим весом сверху, иначе оно будет тормозить о раму (однако, [гуру](#) велосервисов, продающих это барахло, умудряются прикрутить нормально с первого раза и без шаманства. Ведь всего-то надо спустить давление в шинах...).

За 2000 км пробега по крайне пересечённой местности (в том числе, пески и разной глубины говна) в разные погоды (от ливня до снега) были сделаны следующие [изменения и модификации](#):

- В первую очередь начали разваливаться педали. А конкретно — левый шатун разболтался, в результате чего разьебался квадрат и шатун отвалился вместе с педалью. Наспех был куплен и присобачен какой-то сторонний шатун, но продержался недолго. В результате родные педали были демонтированы, на их место были поставлены какие-то бюджетные Shimano вместе со звёздочками. Теперь начал болтаться, но всё ещё героически держится правый шатун. Анонимус засекает время.
- Следом загнулся задний переключатель Tourney. А именно, заклинили колёсики в переключателе во время переключения, в результате чего переключатель оторвался, протянулся на цепи и прожевался между колесом и рамой, после чего пришёл в негодность. Удивительно, но ни рама, ни спицы при этом не пострадали. Как на зло, потерялся родной «петушок», на котором переключатель собственно и держался. Новый нашёлся крайне трудно, так как Ардис использовал чуть ли не свои собственные и уникальные. Анонимус рекомендует наперёд приготовить запасные петушки, пока есть родной.
- В замену был куплен и установлен оригинальный Tourney. Проработал некоторое время, после чего перестал переключать по одной передаче, а потом вообще. Был заменён на оригинальный Altus, но родные переключалки Revoshi(f)t не могли дать достаточное натяжение троса.
- Естественно, ревошифты были демонтированы и заменены на оригинальные триггерные манетки от Shimano. Первое время передачи переключались идеально, со временем стали туги на подъём. То есть с первой до седьмой идут отлично, а вот обратно, с седьмой до первой — уже туговато, но терпимо. Напрашивается покупка нового Altus'a.
- Родные колёса уже ровняли, правда держатся они ещё относительно хорошо. Родные (китайские) шины героически продержались около двух лет.

<https://www.youtube.com/watch?v=sxGPYaAFq2M>

Классический пользователь

[Phil Kmetz по-русски. Может ли ашанбайк пережить ДХ трассу?](#)

Неклассический пользователь. Можно ли на ашане ездить даунхил?

[Пизда рулю](#)

Пизда рулю!



А этому парню повезло — он выжил!

- Пластиково-резиновая оболочка, в которой находится пружина заднего амортизатора, дала трещину и протёрлась, но всем похуй хотя бы на это.
- Задний дисковый тормоз успел заебать всю тюрьму. Довольно быстро исчезли три из шести шурупов, на которых крепился сам диск. Были заменены. Сама машинка тормоза работает неадекватно и портится независимо от того, используется ли велосипед или нет. Настройке поддаётся, но уж больно дико и непредсказуемо. **Парадоксально**, но точно такая же машинка на переднем колесе работает отменно и разболталась лишь один раз.
- Подушки (колодки) тормозов были единожды заменены, но лучше от этого тормоз работать не стал.
- Один раз феерично наебнулась шняга, которая соединяет седло с подседельной трубой. С третьей попытки была заменена.
- Родные тросы и оболочки — унылейшее говно. Из-за их ущербности частенько тупили передачи, а тормоз периодически либо переставал работать вообще, либо становился стояночным. Были заменены около 9000 раз.
- Количество раз, когда исчезали какие-либо шурупы, особенно на тормозах, не поддаётся подсчёту.

На этом фикслист пока что исчерпывается. Сумма денег, потраченная на модернизацию и ремонт, уже превысила цену ашанбайка до кризиса (нынче они подорожали) и потихоньку стремится к цене бюджетного, но оригинального хардтейла.

Однако, сам факт пробега выше одной тысячи уже удивляет, особенно если учесть, что сам ездок не получил при этом никаких травм, даже не используя никакую защиту (только один раз, наебнувшись с дёртовского трамлина, кстати благодаря той самой задней подвеске, разбил коммуникатор ценой в пять таких ашанбайков). В будущем планируется краш-тест ашанбайка на каком-нибудь downhill-маршруте.

Другой Анонимус, прокатавшись 2 сезона на ашанбайке, устроился работать в сервис по ремонту этих чудовищ, где изучил огромное количество способов доработки велоподобного агрегата напильником и ремонта самых пластилиновых его частей, в том числе:

- Дохлые тросики. Проблема с расплетанием кончиков решается пережатием их наконечником (также хорошо подходит термоусадка), для смазки тросиков нужно их аккуратно снять и вынуть из рубашек (главное — не забыть, что, где и как висело, иначе многократным снятием-установкой тросики можно добить окончательно), потом залить жидкое масло в рубашки с помощью шприца, а густым смазать сами тросики. Если присутствуют внутренние разрывы — тросик лучше все же заменить.
- Восьмерки и лопнувшие спицы. Тут все просто — сутки-трое ебли с колесом, и готово, причем обода самых матерых ашановцев проще заменить, чем отрихтовать. Стоит заметить, что правильно обкатанное и протянутое колесо обычно живет дольше, так что не забывайте сделать послепродажный сервис у знающих людей.
- Плохое переключение. Проблема решается комплексно: выправление побитого о бордюры или изначально кривого петуха (роль которого в труЪ-ашанорамах из сверхгибкого чугуния играет сам дропаут) газовым ключом до положения «ролики заднего переключателя параллельны звездам кассеты» без непосредственно съема перекидки (чтобы не угробить и без того паршивое крепление последней к петуху); смазывание и/или замена тросиков (см. выше); подбор подходящей длины рубашек для ликвидации заломов и уменьшения слишком больших петель; установка манеток на руле в нормальное положение и непосредственно настройка переключателя руками с бубном, мануалом и жертвоприношениями; чистка и смазка цепи и звёзд. С передним переключателем немного проще: нужно следить за параллельностью его рамки относительно звезд системы, высотой установки переключателя и своевременно ровнять погнутые звезды и рамку.
- Люфт шатунов. В не очень запущенных случаях проблема решалась подкладыванием под грани квадрата половинок лезвий, а под болт — шайбы-гровера, также против откручивания нам поможет химия — а именно фиксатор резьбы. Шатуны с сильно разбитым квадратом нужно менять (концы вала каретки живут дольше, но в случае подозрений нужно менять и её), желателен на хоть самые бюджетные, но фирменные. Как и в случае с колесами, правильное послепродажное обслуживание продлевает жизнь шатунам.
- Тормоза. В случае виброек — та же ебля с натяжением и длиной тросиков, что и для переключателей, далее настройка положения колодок и регулировка центрирующих пружин. Может понадобится съём-установка колодок целиком с целью перестановки шайбочек в правильном порядке для правильного центрирования, важно только следить, чтоб колодка при торможении не цепляла покрывку. Дисковый механический ноунейм в принципе никуя не работает, не регулируется и не чинится, положение исправляется заменой ноунейма на бюджетную фирму.
- Колеса/руль/педали плохо крутятся. Решение простое — разобрать, отмыть родной клей цвета говна, заменить его на нормальный литол и отрегулировать конуса. Более жидкую смазку лучше не использовать — узлы подогнаны хреново, и густая смазка дольше останется внутри. Главное — не высыпать шарики при разборке (сепараторы есть не во всех подшипниках) и не перепутать местами конусы и наборы шариков.

- Если плохо крутится заднее колесо и/или восьмерит кассета, значит, погнулась ось задней втулки. Нужно поменять ось на нормальную вместе с кучей деталей, которые были разбиты вместе с ней. Вообще, ашанбайки с резьбовыми задними втулками априори ненадежны — задняя ось вполне может наебнуться от езды весом в 50 кг через месяц езды благодаря как конструкции втулки, так и качеству металла (ось передней тоже не вечна). Следовательно, если есть возможность — лучше заменить всю втулку на более пристойную, лучше всего — кассетную (если звезд сзади больше 6-ти).

Все приведенные выше методы справедливы только для *чистого во всех местах* велосипеда. Желательно чистить все узлы после каждой поездки, а не ждать, пока переключатели перестанут переключаться от травы, глины и ржавчины, а в рубашках вместо тросиков будут куски грязи.

Третий Анонимус вообще псих — всунул на хардтейл Ardis мотор-колесо в переднюю вилку и ездит так третий год ежедневно в холодное время года. Тяжесть рамы в полной мере компенсирует электротяга. Сразу после покупки все было разобрано, все тросики и подшипники забиты Литолом-24. И того, спустя больше 3000 км (!), список неисправностей таков:

- Сразу болталось мотор-колесо, так как спицы были вообще расслаблены (вина не ашанбайка, а китайца, спицевавшего колесо). После нескольких обтяжек и выравниваний держится.
- Передний переключатель перестал затягивать цепь на самую большую звезду. Причина в смещении каретки вправо — перекрутились чашки по резьбам. Исправлять это дело было лень, и переключатель был демонтирован вообще — во-первых, при наличии электротяги пользоваться им не приходилось, во-вторых, при очередном апгрейде возникла необходимость установки широкой ручки газа, и из-за грипшифтовых переключателей места на руле не нашлось. В итоге задний переключатель перекочевал на левую ручку, а правая была снята. Если необходимо ехать быстро и далеко по хорошей дороге — цепь ногой перебрасывается на большую звезду (стоя на месте и вращая педали назад), для обычной езды на работу — на среднюю, ну а для совсем тяжелых случаев на малую.
- Задний переключатель более-менее жив, иногда 6 передача включается через соседнюю, в остальном проблем нет. Опять же, электротяга позволяет переключать передачи весьма редко, возможно поэтому переключатель просто не успел сдохнуть.
- После зимних поездок по снегам и говнам ви-брейки перестали тормозить. Замена тормозных колодок решила проблему, но до следующей зимы — после очередного ежедневного купания в говнах тормоза опять превратились в железнодорожные (прямо авто-ABS для льда).
- Иногда из-за грязи колодки начинают ходить несимметрично — лечится регулировочными винтиками за полминуты.

В остальном вел, как ни странно, жив. Заднее колесо, не смотря на наши убитые дороги, вообще не давало о себе знать (пара проколов не в счет) — восьмерок нет, люфта по подшипникам нет, все спицы целы. Вилка (ZOOM) стала жесткой, почти не работает, но и не люфтит, несмотря на наличие мотор-колеса. Каретка, как написано выше, сместилась, но ощутимого люфта нет, вращается легко. Пластиковые педали пережили одно падение на асфальт (на льду), и несколько цепляний о разные препятствия — целые, хоть и царапанные. При всем этом ТО заключалось в эпизодической смазке цепи из аэрозольного баллончика со смазкой, и регулировке тормозов — остальное не трогалось.

А у четвертого Анонимуса история получилась ваще полным противовесом вышеуказанных. Более того, он любезно предоставил в эту статеечку фоточки своего лясика со звучным названием «PARTNER-703», выполненное в виде наклейки, что говорит о том, что у него тоже ашанбайк. К тому же его байк — халявный. Дело было так. Итак, январь 2010 года. Сей ботаник на отлично сдал в универе экзамен по деталям машин, а потом отправился в общагу праздновать. С детства он был... помоечником, т.е. любил копаться на мусорках в поисках электродвижков, да только он не разрывал их на медь, а испытывал дома (кстати, соседи, хоть и отбили о его дверь все кулаки, но всё же наставили на ней массу вмятин — из-за его испытаний в парадной то и дело выбивало пробки!). Как-то, идя со школы домой, он усердно рылся в помойке, а проходившая мимо училка по географии поинтересовалась у него, зачем он это делает. Но школу он окончил, хуй с ней в натуре. В конце 2009 года он решил тряхнуть стариной и снова покопаться на помойке. Тогда он заметил в мусоропроводной камере раму двухподвеса и страстно надеялся, что её не сопрут вездесущие гастеры. Сдав «детали машин» он отпраздновал пятёрку тем, что залез в заветную камеру (их в то время почему-то не запирали на ключ) и отнёс заветный игрек (УУ) в общагу, оказавшийся со следующими детальюшками:



Ашанбайк, прошедший модернизацию. Вместо задротного родного оборудования поставлено своё, в том числе шимановское!

- Одинарный передний обод «Rainbow-168» на 26", естественно, без камеры и покрышки. Вот такая «Радуга».
- Короткая цепь. Очевидно, байком пользовались без переключков.
- Передний переключок какой-то ноунеймовской фирмы.
- Говённые пластиковые манетки и такие же тормозные ручки.
- Задних переключков и колеса вобще не было в наличии.
- Задняя подвеска была с сорванной резьбой.
- Погнутая передняя система с открытой люфтующе-кофемольной кареткой.
- Жёсткая, точнее разъёбанная сидуха с кусками истлевшего поролона и оборванной ткани.
- Говённые ноунеймовские тормоза-вибрилки.

Едва игрек прибыл на место, как тут же отправился... в душ. О, да, в той общаге грязнуший душ, т.к. кафель никто много лет не мыл. Анонимус обдал горячей водой весь игрек и выдраил загнившим мочалом с помощью пахнувшей щёлочью ворвани 72%. В июне 2010 у Анонимуса сломался его первый скоростной ляс «KHS» (не АШАН!), отслуживший ему целых 7 лет, что вызвало у него истерический припадок. В спорттоварах он достал новую раму «AUTHOR Traction» на 21" (старая была на 17"), раздел старую (не удалось токо вывернуть каретку — прикипела нахуй к раме), докупил некоторые части и начал гонять. Целое лето гонял, а в 2011 году решил модернизировать «Автор». Сказано — сделано! Новый байк после модернизации стал иметь 27 скоростей заместо 21, и осталась целая куча деталей. И тут анонимус вспомнил про «Партнёра». Принёс раму, начал также модернизировать. Первым делом решил проверить, встанет ли картридж на место люфтокофемолки. Его просто колбасило от радости, когда картридж встал. Единственное, чего не хватало — это заднего переключков с установкой на ось, рубашек и тросов под переключки и задний тормоз, да новой задней подвески. Анонимус решил сгонять на байке прямо до спорттоваров. Поскоку заднего амортизатора не было, он вместо него установил на время левый шатун и так на соотношении 3-7 (крупнейшая передняя и мельчайшая задняя звезда) погнал в заветный магзик. Закупившись, он установил все эти прибабасы на соответствующие места и его ашанбайк обрёл новый облик, показанный на фото, родными остались разве что рама, передняя ашанвилка «ZOOM» с рулём, подседельный штырь. После проведённой модернизации оборудование байка стало следующим (почти всё было снято с «Автора»):

- Задняя подвеска «M-Wave», аналогичная разъёбанной прежней. Родные крепления были поставлены по бокам от используемых, поскольку к пружинке прилагались такие же крепежи.
- Шимановская каретка-картридж под квадрат, аналогичная (по квадрату) ебучей открытой люфтокофемолке.
- Система «Jing Yi». Оба шатуна были алюминиевыми, но с годами у левого шатуна разъебался квадрат и болт перестал его держать. Шатун был заменён на стальной. На обоих шатунах стоят топталки «Хегото».
- Передний переключок, разумеется, великий и ужасный «Shimano Tourney», но с двойной тягой.
- Задний переключок тоже «Shimano Tourney», но с креплением на ось. Рама не предусматривает крепления петьки (не забияки!), а также не имеет крепления для резьбового переключков.
- Старая добрая, выдавшая дальние дали, 7-звёздочная трещотка «Shimano».
- Манетки-триггеры 3×7 «Shimano». Да, сделано там, где восходит звезда по имени Солнце.
- 7-звёздочная цепь «KMC».
- Ободья из Поднебесной от некой «Shining A-M4», правда, двойные, а вот покрышки от «Kenda». На ободьях стоят древнейшие советские катафоты, которые в своё время детвора так боялась проебать.
- Советские грипсы от «Аиста» — чёрта с два снимешь.
- Ви-брейки «Promax». Хотя фирма считается дерьмовой, но всё-таки их удалось отстроить таким образом, что достаточно нажать лишь на 1/3 хода ручек.
- Сидуха с дыркой-дрочилкой.
- Заднее крыло «SKS».
- На руле установлены бардачок, звоночек, фонарик. А на раму поставлена ноунеймовская подножка.
- Новые рубашки для переключков и заднего тормоза. Для переднего же взята «Авторская».

- Вместо плоских и крестовых родных винтов установлены под шестигранник.

Анонимус гоняет на этом байке — нарадоваться не может, правда, из-за того, что **жирбоб** с детства, у него после некоторого времени езды непременно лопнет то переднее колесо, то заднее! Общее качество работы вполне сносное, чего уж не скажешь о задротном ноунеймовском.

Как не наступить в говно

Если вы надумали купить себе горный велосипед, в средствах ограничены, а покатацца очень хочца здесь и прямо сейчас, но не хотите в очередной раз проходить точно по вышеописанному сценарию, следует прислушаться к следующим советам.

https://www.youtube.com/watch?v=xTBO6_qojPo

Как не надо выбирать вел

- Самый простой и очевидный: **не покупайте ашанбайк!**

Всё нижеизложенное касается покупки велосипеда в магазине с хоть каким-то выбором и наличием запчастей. Запомните: продавец **обязан** устранять все замеченные недостатки и производить сборку и настройку байка.

- **Цена** ашанбайка не намного ниже цены настоящего простого горного велосипеда. Этим часто и заманивают покупателя хитрожопые барыги и чурки на рынках, часто это аргументируя так: «У нас дешевле, так как мы за аренду меньше платим, работаем без посредников. А в остальном это такой же хороший велосипед, как и в магазинах». Но эта разница в цене — ничто по сравнению с тем, что придётся потом потратить на ремонт, **испорченное настроение** и отвращение к велосипедам вообще. Вообще **навеска** должна быть как можно более высокого уровня — даже если вы из **Мухосранска** и никогда не видели нормальных байков, можно изучить матчасть в интернетах, например, на сайте Shimano просмотреть группы Aсera или Alivio. Конечно, ашанбайки часто комплектуются компонентами производства далеко не лидеров велоиндустрии, но есть и нормальные запчасти без надписей Shimano/Sram/RockShox/Mavic/Formuла и т. д. — достаточно будет посмотреть на цену, ну или лишние пять минут порасспрашивать продавца, только и всего. Да, надписи «shemano» / «shamano» / «shimana» / «shimanno» есть только на поддельных велосипедах — обычная подделка под «фирму».

Короче, если велосипед выглядит менее понтово, но стоит дороже, то он чаще всего и лучше. Но не глядя выбирать самый дорогой байк из представленных тоже чревато — есть вероятность столкнуться с «VIP-ашанбайками» с крутой, на первый взгляд, обвеской (иногда с дисковой гидравликой и /или начальной брендовой вилкой типа RS Dart), и ценой выше, чем у ашанбайка обычного, но на такой же говеной раме/колесах. В этом случае нужно знать следующее: многие не очень честные сборщики привлекают покупателя в первую очередь красивой задней перекидкой, которая в данном сетапе не может реализовать все свои преимущества над дешёвой — анонимус неоднократно видел байки, собранные по формуле «одна-две перекидки — Деор, а вся остальная навеска — Турней (включая трещотку на 7 звёздочек!)», и это при том, что в магазине нет даже запчастей на дорогие переключатели!

- **Вес** ашанбайка — не меньше 16 кг, в особо запущенных случаях — за 20 кг, при том, что начальные модели настоящих горных велосипедов весят 13-14 кг. Таким образом, из двух примерно одинаковых велосипедов выбирайте тот, который легче.
- На **раме** будет красоваться «понятная» школоте и **чотким пацанчикам** надпись яркими буквами: «cool», «join», «joy», «usa», «mountain bike», «superbike», «eurobike», «silver bike» и т. п. Не встречалась ни одна себя уважающая велосипедная фирма, которая на байке писала бы: «этот супер-пупер-мега-рулезный велосипед называется горным и сделан в Америке». Так пишут только те, кто немного не уверен в том, что надпись **Made in China** привлечёт покупателя. У труЪ-ашанбайка особенно у двухподвесов рама делается самых необычных брутальных и экстремальных форм, напоминающих больше мотоцикл, дабы одним своим видом убедить потенциального владельца что такой монстр достаточно крут и очень надежен на любом бездорожье (будьте уверены, если предложить неподготовленной ЦА шоссер за пару килобаксов и ашанбайк, несомненно склонится к выбору второго). Обходите велосипеды с такими рамами стороной, подобных рам вы не увидите даже на топовых профессиональных двухподвесах за несколько штук баксов — только классические два треугольника. То что такой дизайн рассчитан на недалёкого впечатлительного школьника, надеюсь объяснять не придется. Но и скромный дизайн — не залог качества, так что раму все равно нужно проверить на предмет кривизны, следов коррозии и трещин. Отдельное внимание стоит обратить на сварные швы. Шов, который делался в заводских условиях, будет одинаковый по толщине на всём участке, аккуратный, ровный, симметричный с аналогичным швом. Поддельный шов — наоборот: будут видны «сопли» или следы зачистки этих «соплей».
- Никакого **заднего амортизатора**, никаких усиливающих рамок, на недорогом нормальном «горном» быть не может. А вот на ашанбайке — пожалуйста, а в особо запущенных случаях **их ставят два**, я гарантирую это. О том, что цена настоящего двухподвеса уходит далеко за 1000 вечнозеленых, а на двухсотдолларовом дроческопе все эти приамбасы не работают так, как должно, а лишь увеличивают вес агрегата, ты, начинающий велолюбитель, наверняка и сам догадываешься.

- **Амортизатор** практически всегда будет **говёной**. Придётся смириться — это слабое место всех без исключения байков ценой до 500—600 долларов. Но если рулевая будет безрезьбовая и под шток диаметром 1 1/8 дюйма, появится призрачная надежда привезти из командировки в Город более-менее нормальную воздушную, или хотя бы масляно-пружинную вилку. Если катаете в основном по асфальту, то лучшим выбором будет вариант с жесткой вилкой (т. н. ригид) — минус килограмм-полтора веса, меньше геморроя с обслуживанием байка, плюс к скорости и накату, а на сэкономленные деньги можно будет заменить какой-нибудь другой говёный компонент (резину, например).
- **Тормоза** у ашанбайка, как правило, дисковые механические, хотя встречаются и ви-брейки. Разумеется, в настоящих горных велосипедах тоже бывает дисковая механика (которую в последнее время постепенно вытесняет все дешевеющая гидравлика) — даже в бюджетных моделях. Но те хорошие байки, у которых дисковая механика, не навлекут на себя подозрений в подделке — достаточно будет посмотреть на цену и фирму. Лучшим вариантом всё же будет выбрать недорогого велосипед на ободных тормозах (ви-брейках) — за ту же цену, что и на дисках, остальное оборудование будет классом выше, а отремонтировать их гораздо проще.
- что касается **механики**, то разумеется, чтобы удерживать экстремально низкую цену, производитель не может ставить современные брендовые компоненты, поэтому чаще всего на ашанбайке будут никому неизвестные переключатели, либо в лучшем случае Shimano древних моделей. Манетки обычно ставятся низкого уровня с одним рычагом либо дешевые шифтеры.
- Важнейший компонент байка — **колёса**: они влияют на накат куда больше всяких там манеток-перекидок. Обода на настоящем МТВ блестят намного меньше, чем на поддельном, потому что стальные хромированные обода на горные велосипеды не ставят — или алюминий, или что полегче. Они должны быть ровными (а стыки не должны расходиться), узнайте у продавца, одинарные они или двойные. В первом случае *может* попасться откровенное пластилиновое барахло, и если восьмёрки после покупки станут появляться подозрительно часто, замените обод на что-то попрочнее. К слову, сейчас некоторые ашанбайки продаются с «каплевидными» ободами (производитель как бы намекает, что это улучшит аэродинамику, хотя на скоростях до 30-40 км/ч это заметить очень трудно), так вот с точки зрения прочности — вполне хороший, годный вариант. Это простенькие двойные обода, которые *могут* быть хуже фирменных одинарных (Ritchey, Matrix), но они обязательно будут лучше пластилиновых. Никаких **лопастей и литых дисков**, только классические спицы, которые, к тому же, должны быть равномерно натянуты (определяется по звуку), а втулки должны крутиться легко и без заеданий.
- **Седло** ашанбайка, если вы новичок, вам 100% понравится. На вид удобное, широкое, мягкое, иногда — подпружиненное. Между тем нормальное седло труЪ-МТВ должно вызывать ужас: узкое, длинное, на вид очень непрочное, часто — кошмарно жесткое, никогда не подпружиненное. Тем не менее сидеть на этом инструменте испанской инквизиции будет не в пример удобнее, чем на «крутом» мягком диване херобайка, да и ноги об него не натрешь.
- Никаких **гаек**, особенно на переднем колесе. Запомните: переднее колесо у почти всех нормальных современных настоящих *горных* велосипедов (топовые профессиональные МТВ со 15-20 мм вставными осями не в счёт) крепится к вилке только эксцентриком. И никак иначе! Грубо говоря, вы должны уметь снимать переднее колесо и регулировать высоту сидения вообще без гаечных ключей — и, если это не так, то перед вами типичный ашанбайк. Справедливости ради, в нижнем ценовом диапазоне гайки иногда оказываются надёжнее чем эксцентрики, потому как если сделать трубки под эксцентрик из дешёвого алюминия, то они будут всё же хуже, чем цельнометаллическая ось с гайками.
- **Педали** на проческопе почти в 100% случаев будут пластмассовые. С ними проще всего — как и седло, это вещь индивидуальная, даже хорошие велосипеды в основном продают с пластиковыми педалями или (в топовом сегменте) вообще без оных. Как только рамки пластиковых педалей разлетятся от удара о бордюр, с чистой совестью покупайте цельнометаллические, можно даже «квадратные», как у ВМХ-ов. Их будет достаточно для 95% начинающих байкеров, проблемы могут возникнуть разве что с шатунами — система с кареткой стоят гораздо дороже, например, втулки или перекидки (одного уровня, естественно), поэтому для их замены придётся подкопить ещё. Опять же, в случае Мухосранска есть смысл достать недорогую хорошую навеску в Городе.
- Если вдруг вы живёте не в этой стране, а в заокраинном западе — прямым ходом на eбай или специализированный ресурс по продаже б/у велосипедов, и подберите себе что-то не слишком убитое изначально вменяемого качества. По цене часто ниже любого ашана (от \$50) можно получить вполне годный и рабочий байк в хорошем состоянии, с качественными комплектующими и отличным запасом прочности. Особенно если нужен rigid для коммутинга, а не full-suspension для даунхилла.

Не покупайте ашанбайк. Не покупайте его даже ребенку на дачу — не стоит приучать к плохому. Лучше купите себе «Турист», а ребенку — простенький bmx за те же деньги. Для примера посмотрите на «нижние» модели серьёзных производителей (Trek 3-й серии, Merida Matts, GT Avalanche 3.0, Author Basic, Mongoose Rockadile, Norco Mountaineer, недорогие модели Wheeler... Для особо **путимистично** настроенных — Stels 8**/9** в данной выборке чуть менее, чем полностью почти нормален) — велосипеды чуть дороже ашанбайков выглядят гораздо проще, но компоненты на них куда более надёжные. Их комплектация отработана годами (просмотрите каталоги на 4-5 лет назад — изменения

минимальны) — потенциальный покупатель не хочет заморачиваться с подбором компонентов, и производитель идёт ему навстречу, устанавливая необходимый минимум качества с запасом на некоторую доработку напильником (например, туристу будет полезнее установить на байк контакты, чем переплачивать за не всегда нужные дорогие переключатели). Эксперименты же с сильными перекосами в классах оборудования — признак несерьёзности модели и/или производителя.

Дешёвая альтернатива

Бэ-Эм-Икс

Альтернативой ашанбайку является совковел/китаевел синглспид типа «Урал» или «Украина». Стоит он столько же, несмотря на одну передачу, но ходовые качества заметно лучше (меньше тряска за счёт увеличенной колёсной базы и большей площади пятна от покрышки), да и живёт намного дольше. Вот только выглядит беспонтово, хотя на селе красный новенький велик с хромированными крыльями люто выигрывает у задрюканных МТБ. Из опыта анонимуса: вел за 7500 рупий с женской рамой, колёсами 700×40с и корзиной на руле с вычищенной от жуткого вида заводской смазки в каретках, подкрученный, подвинченный и подкачанный, с 44-зубой системой за 500 рупий и длинной подседельной трубой от Камы (бесплатно) прекрасно себя водит по сельскому внедорожью за молочком на коровью ферму, а если напрячься, то и за 20 км до местного райцентра.

Крокодил

Если же нужен велосипед с передачами (не для понта), а по тяжёлому бездорожью ездить не планируется, то за сумму, эквивалентную цене ашанбайка, можно неплохо модернизировать совковел, получив в итоге так называемый **крокодил**.

Преимущества крокодила:

- Рама советского велосипеда гораздо легче рамы «ашанбайка», так как родственником «Туриста» или «Украины» был шоссейник. Кроме того, колеса большего размера, даже родные, катят значительно лучше.
- У олдфагов можно найти «ещё те» запчасти, например, фрезерованные звёзды или широкие втулки от «Старта». По качеству некоторые из них вполне дотягивают до небюджетных современных, только стоят дешевле. Современные же компоненты, возможно, труднодоступные во времена выпуска рамы «крокодила», но продающиеся в нормальных веломагазинах сейчас, существенно поднимут его уровень: прочные пистонированные обода с нормальной дорожкой под ободные тормоза, сами тормоза, цепкая и катящая резина с антипрокольным слоем, действительно эргономичные тормозные ручки, индексное переключение передач, шатуны с посадкой под квадрат вместо уебищных клиньев гарантируют баттхёрт у владельцев ашанов, которые послушно хавают только то, что им подсунули на рынке.
- Есть куда применить свои технические навыки: приварить на раму правильно рассчитанные крепления под V-brake, проложить тросики над нижней трубой, используя в качестве упоров места крепления нарамных манеток или вырезать петух для Аливио или Соры из дюрала — это не только привлечёт внимание владельцев современных байков, но и заметно потешит ваше ЧСВ — владельцы настоящих горных и шоссейных велосипедов действительно уважают крокодиловодов — как правило, человек с руками, растущими из анальной жопы, не смог бы собрать крокодил.
- Кроме того, велосипед собирается «под себя». Вы же всегда мечтали об «Украине» с планетарной втулкой, стоп-сигналом и шимановским генератором в передней втулке, не так ли? А даже если не под себя — к вашим услугам регулируемый вынос и быстросъёмный зажим подседелки для варианта «дай прокатиться» (как правило, быдло воспринимает велосипед как единую и нерушимую, вырезанную из цельного куска металла конструкцию и не догадывается о том, что можно переставить зажим с «Камы» на «Аист»).
- Уникальность@Эксклюзивность. Любой более-менее приличный крокодил сразу же становится объектом всеобщего внимания из-за экстравагантной комплектации. **Also:** это же даёт шанс найти свой шедевр в случае угона, даже если агрегат всплывёт в соседней области.
 - Впрочем, надо быть полным наркоманом, чтобы угнать крокодил — вел всё равно дешёвый, да и солянка из разных приколхоженных деталей ездит только под хозяином. Поэтому для охраны велосипеда от посторонних достаточно самого дешёвого замка (главное, чтобы угонщик был в курсе всего этого). И в этом ещё одно преимущество крокодила.
- В случае капут'а рамы вы легко достанете такую же за [ящик пива](#) и восстановите вашу рептилию.

Еще хорошим вариантом будет сборка более-менее современного велосипеда с нуля из б/у компонентов, которые продают велосипедисты на своих форумах. Постепенно найдя всё нужное (что-то за небольшие



Антипод ашанбайка в сходном ценовом сегменте — кондовый дорожник от Челябинского велопрома

деньги, что-то за бутылку сока/пива, что-то нахалю), можно таки собрать себе пепелац, который даже будет ездить. Правда, нужно хорошее знание матчасти в плане совместимости компонентов и наличие времени, чтобы из тонн говна найти годную деталь, а также наличие специальных велосипедных ключей, хотя их, опять же, можно одолжить.

Альтернатива чуть подороже

Если заглянуть в нормальный веломагазин, то в диапазоне цен примерно от 12000 до 15000 рублей уже можно найти нормальный, качественный **велосипед** начального уровня, с которым не будет случаться частых, непредсказуемых и досадных поломок: время от времени нужно будет лишь чистить/смазывать цепь и звёзды, менять расходники и подстраивать то, что расстроилось. А если расширить бюджет до 20000, то появляется большой выбор качественной техники. К тому же многие магазины устраивают сезонные распродажи, так что если набраться терпения — можно найти нормальный велосипед лишь чуть дороже ашанбайков.

Отвечая на вопрос читателя «так что же мне купить, чтобы не наступить в ашанбайк?», скажем сразу: перечислять бренды, в общем-то, бесполезно, так как одни в принципе не делают бюджетные велосипеды, и ничего дешевле килобакса у них в модельном ряду нет, а другие, пользуясь раскрученностью бренда, могут за немалую цену подsunуть если не ашанбайк, то недалеко ушедший от него аппарат. Да и велобрендов великое множество. Так что для начала хоть немного разберись в матчасти: умение отличить Shimano Altus от Shimano Alivio, а дисковый механический тормоз от дискового гидравлического, — это уже лучше, чем ничего. В первую же очередь у бюджетных великов надо смотреть на раму, так как всё остальное, в случае чего, можно заменить. И никаких бюджетных двухподвесов, только хардтейлы. Если же говорить о более-менее известных в России брендах, то, выбирая недорогой МТБ, можно взглянуть на следующие:

- Forward/Stern — российские велосипеды, собираемые на основе стандартных заводских китайских рам среднего качества, за счёт чего и дешёвы. В принципе, если рама алюминиевая и без заднего амортизатора (то есть хардтейл), а переключатели с манетками не совсем уж ноунейм, — вполне рабочий вариант начального уровня. В настоящее время Forward, имевший в модельном ряду ашаны, потихоньку вырождается в Format — хорошие, годные аппараты, стоящие процентов на 20 дешевле аналогичных по обвесу забугорных брендов.
- Stels — самый известный и раскрученный российский бренд. Трудно сказать, относится «Стелс» к дробчископам или это просто реинкарнация советско-белорусского «Аиста», но наиболее «аистовые» модели (то есть без претензий на крутой даунхилльный двухподвес) у него вполне даже ничего, кроме веса и жуткой нетерпимости к пользователям, чей рост превышает 170 см, но стоят они копейки, а ломаться там нечему. Легко пробивается при неудачном заезде на бордюр резина (взаимоисключающее сочетание малой ширины и низкого рабочего давления), легко убивается при падении на бок переключок, вечная чугуниевая рама весит соответственно званию, но... вы же сами понимаете, что по сравнению с вышеприведённым пиздецом это всё лёгкая, невинная хуйня. В последнее время у Стелсов появились и качественные модели начального и среднего уровня — хардтейлы с годной рамой и навеской Deore, гидравлическими тормозами и отнюдь не уёбищной рамой, вполне могут тягаться в одной категории с начальными лисапедками мировых брендов вроде Trek, Specialized. Такие велы по соотношению цены и качества едва ли не лучшие, так как за счёт заказа всей требухи за рубежом в виде запчастей, а не уже собранного велосипеда, и сборки на месте, получаются заметно дешевле своих собратьев по классу. Тем не менее, Стелс активно штампует и ашанбайки, и ашаностелсы по 5 тысяч такти занимают весомую часть каталогов. так что, выбрав понравившийся, хорошо его обнюхай на предмет уровня обвеса и лёгкости рамы. Для пущей надёжности почитай отзывы о конкретной модели в интернете, благо Стелсы, как самые популярные в России велы, очень быстро ими обрастают. Если видите двухпружин ценю до 500 баксов с надписью Стелс — то перед вами однозначно дробчископ. У тру-велосипидоров Стелс имя уже нарицательное обозначающее синоним самого распространенного ашана будет ещё долго, до тех пор, пока менеджеры этой фирмы не начнут уважать себя и не перестанут клепать заебавшие всех стальные двухпружинные дробчископы.
- Lorak — российская, но не очень известная фирма. Встречаются и модели ценой <12000 рублей — сабж статьи, и ~20k рублей — уже неплохо. Но хороший, годный велик-хардтейл (Lorak LX >10) стоит в замкадье, по курсу на апрель 2016, 30 килорублей. (500 \$ сейчас, 550—700 когда собирали)(А в Москве и того дороже) Естественно, Лораки так хорошо не покупают, как Стелсы, ибо они процентов на 20 дороже. Но, с другой стороны, там, где у Стелса тормоза-колодки и переключатель, который нужно поворачивать, у Лорака дисковые тормоза и рычажковый переключатель. Решайте сами.
- Stark — тоже российская марка, но эти уже пытаются инжинирить рамы самостоятельно, и заказывают их на нормальных китайских заводах. Поэтому рамы у Старка очень даже приличные. К сожалению, по этой же причине недешёвы, а в бюджетный сегмент Старк тоже хочет, поэтому у самых дешёвых моделей нормальная рама почти всегда сочетается с не просто бюджетным, а совершенно рандомным обвесом, который и работает соответственно. В принципе, если руки растут из правильного места, и ты готов потратить время и деньги на последующие апгрейды, то смело бери дешёвый Старк, меняй его говнообвес по мере выхода компонентов из строя в процессе эксплуатации, и ставь вместо сдохшего нормальное оборудование: получится очень даже годный вел. Правда, и итоговая цена у него будет соответствующей.
- Merida/Trek/Giant/Author/etc, etc. — в бюджетной категории почти то же самое, что и Stark, только бренды других стран. По качеству примерно одинаковы, так как зачастую даже рамы заказывают на

одних и тех же фабриках. Проблемы с обвесом решаются аналогично. Только за бренд придётся доплатить. В остальном — за 15-20 тысяч рублей смело выбирай **по цвету**, и из двух велов, идентичных по обвесу, бери тот, что дешевле.

Разумеется, обращай внимание и на другие бренды: смотри, что у них за рамы, какой обвес, читай отзывы, ну и так далее. Не нарвись на подделку: чем известнее бренд (например, Merida), тем чаще подделывают. В общем и целом, если о бренде известно чуть больше, чем, собственно, факт его существования, рама алюминиевая с классическими «двумя треугольниками» и без заднего амортизатора, а бюджетный обвес не ноунеймовский, то, скорее всего, это не самый плохой велосипед начального уровня с некоторым потенциалом для дальнейшего допиливания.

Апгрейд ашанбайка

Как быть, если вы — обладатель ашанбайка, всё же купили, но узнали что это такое на собственном опыте, либо после прочтения этой статьи испытал баттхёрт? Неважно. Апгрейдить ашаны не имеет никакого смысла, потому что придётся последовательно поменять всё, включая раму вплоть до последнего винтика. Если вам повезёт, и ваш экземпляр хотя бы не говнодвухподвес а хардтейл (либо ригид), и при этом не будет рассыпаться, то можно поставить нормальное седло и покрышки типа полуслики. Это сразу добавит комфорт накат после стоковых «злых» шин. Если аккуратно обращаться не прыгать и ездить только по ровным дорогам, то такой лисапед может послужить несколько сезонов.

Но, если таки упереться рогом и вывалить сотни нефти на капремонт и замену всех говённых частей на нормальные, можно из ашанбайка получить довольно таки годный велосипед, хоть и тяжёлый. Так что похуй, ашан у тебя или нет. Правда, что там от ашана тогда останется?..

Мораль: берёте дрочископ — берите тот, который по мере поломок можно дешёво апгрейдить до нормальной машинки плюс узлы, от которых зависит ваша жизнь, ломаться не должны. В том же ашано-стелсе, если делать на нём то, для чего он не предназначен, задняя резина быстро превращается в МАХХИС 2.1 (больше вряд ли влезет), переключ в какой-нибудь шимановский турнепс и всё равно себестоимость остаётся меньше, чем у 99% дрочископов с пластмассовыми понтами.

Слово в защиту

Оказывается, ашанбайк можно рассматривать не только как маеегабаритный макет спортивного снаряда — но и просто как... транспортное средство. При таком неожиданном подходе может показаться, что на тротуаре с бордюрами и более мелкими «прелестями» плохонький двухподвес лучше крутенького хардтейла... что, ессно, должно быть фиолетово анонимусу, ибо он: 1) спортсмэн, 2) едет 30-40 км/ч по проезжей и люто презирает **медленного** тротуарного дето-болонко-старушко-дебилодава, и, 3) хрустит под колесами автомобилей.

Ашан байк райдинг

Внезапно, при должной сноровке и толике везения можно в меру трюкачить и на ашане. А ты сможешь так, %username%?

Посему велосипедисту рекомендуется вытравить из головы крамольную мысль о том, что в **параллельном мире** не все позиционируют себя гонщиками — соответственно, никто не станет всерьез сравнивать матиз и ламбо — это **даже не дурной тон**. Велоказуалы (впрочем, как и все НЕ велосипедисты) не различают ашанбайки от настоящих тру лисапедов. Веломир — другое дело: вам не избежать сравнения вашего железа с труЪ техникой.

В утешение дроческоперам остается сказать, что многие труЪ-байкеры начинали свой путь во времена, когда три звезды спереди и широкие покрышки были в диковинку. Из-за специфики велосипедного рынка в этой стране первым велосипедом такого типа чаще всего становился именно ашанбайк. Это уже в наше время ашаны привлекают дисковыми тормозами (!) и пружинками (!!!), а иногда своё берёт недостаточная информированность покупателей — «да ну, фирменный горный велосипед от 4-5 тыс. долларов стоит, я в „Авторевю“ читал» и нежелание хоть чуть-чуть подучить матчасть.

Быстро выходящие из строя компоненты в конце концов научат вас разбираться в железе и настройках лучше ремонтников велотехники класса «отрегулировал и забыл» (ну, кроме обслуживания и ремонта гидравлических, пневматических и других высокотехнологичных узлов, конечно же). Если увидите человека на ашане — пожелайте ему добра и здоровья: сейчас он проходит свой путь к совершенству. Некоторым его просто необходимо пройти.

В странах прогнившего Запада местные ашанбайки иногда являются *наиболее доступным* средством приобщиться к ВЕЛИКОму, так как всё остальное существенно дороже. Если брать не для выпендрежа, а «просто покататься» — вполне цивилизный вариант. И не жалко, если украдут. На пиндостанщине почти все из встречаемых вне трасс байков — куплены в Wal-mart за 150 у.е., даже в бедной России процент куда как меньше. Оно **и понятно** — матрасы со звёздами относятся к любым вещам как к мусору, даже к топовой версии Кадиллака по прошествии 3-4 лет с момента выпуска.

Анонимус также утверждает, что если вы не собираетесь использовать горный ашан как используют нормальные даунхильные двухподвесы или как ВМХ, а будете уныло и аккуратно ездить на нём из точки А

в точку Б без жести, то пару сезонов без особых поломок он проживёт.

Подведя итог, можно сказать, что ашанбайк — это обучающий велосипед. Единственный положительный результат, которого вы добьетесь покупкой проческопа — вы узнаете, каким не должен быть горный велосипед. Ведь, согласитесь, велосипед, у которого в течение первых двух месяцев весьма умеренной эксплуатации сломаются задний и передний переключатели, колёсные втулки, сотрётся и треснет резина, крепление шатунов ко втулке каретки, педали, тормозные колодки, образуются чудовищные «восьмерки» на колесах, вылетят все подшипники, растянутся все тросики и сорвутся все гайки (кстати, какие еще гайки на МТВ! что за бред!) — так вот, этот велосипед заставит вас поработать руками (постоянно исправляя все новые проблемы) и головой (зарабатывая на новый, уже более пристойный аппарат). Чтоб не мелочиться на покупку хорошего велосипеда. Помните поговорку — скупой платит дважды, дурак — трижды, а лох — всю жизнь.

Кунсткамера



Атлант — эталон ашанбайка. Тяжелый — значит надёжный!



Следующий за ним Next ProGear, типичный ашан



Ровер — народное название велосипеда на западе Украины и Белоруссии. В польском же языке rower - обычное слово.



Латвийский ашанбайк Extrem



Ещё одно чудо в перьях: Jorex Tank M880.



Неведомый байк



Tornado — Ашанбайк с двумя задними амортизаторами



Slash — ещё один чудо-ашан с двумя задними амортизаторами



Тюнингованный ашановец



Ашан с мотоциклетным спидометром



Panther. Ашанбайк с такой рамой палится больше всех. А именно, из изначально двухподвесной рамы вырезали собственно саму подвеску, заварив раму в подвижных частях^[1].



Русский народный «Vike»
из «Копейки».

Целевая аудитория

- Велосипедист
- Гопник
- Лох
- Нищеврод
- Быдло
- Школьник
- Школорэппер
- Колхозник
- Дачник
- Офисный планктон
- Жлоб

Примечания

1. ↑ Это ещё что, вы на [этот шедевр](#) взгляните. Это не фотожаба, такое чудо действительно продаётся в Киеве. Производитель — Ардис, расово-украинская контора по произвольно-творческому сбору ашанбайков из китайских частей. Имя «Ардис» на Украине является нарицательным.



[Голое гламурное киси](#) и её гламурный дробескоп

Ссылки

- [Не покупайте ашанбайк](#)
- [Как человек выбирает ашан на azovbike.com.ua](#)
- [Обзор Dragster Laser](#)
- [Почему надо скорее брать ашанбайк?](#)
- [Гуру Норкороман про ашанбайки](#)
- [Краш-тест](#)
- [Тест ашандвухподвеса «жестью»](#)
- [Что делать, если вы купили себе а-байк](#)
- [Один из форумов «крокодиловодов»](#)
- [Этот крокодил не уступал настоящему МТБ](#)
- [Белорусский производитель ашанбайков Eurobike](#)
- [Белорусский производитель ашанбайков Wetrax](#)
- [Аро-тюненх Стелса «позолотой»](#)



Китай

Adidas Brick Game Chery Made in China QNet Reverse Engineering TikTok Yao Ming
Арбуз Ашанбайк Баночка Боевые искусства Брюс Ли Будда Гаутама Го Даосизм Дзен
Иероглиф Китай Китайские ватты Китайские пингины Китайские чиновники
Китайский айфон Китайский шрифт Коммуняки Мао Цзэдун Мозг обезьяны
Неизвестный бунтарь Нонейм Очки надо? Пандемия Пейджер Пиратские игры девяностых
Пол Пот Последнее китайское предупреждение Сверхдержава Силумин Суп из младенцев
Тамагочи Тоталитарное искусство Узкоглазый Уханьский коронавирус Фейк Фэн-шуй Хуй
Чай Шри Япугра Эльдorado