

МАСТЕР МОТОРС

МОТО  **САЛОН**

1000! кв. м. японской мототехники
Шлемы, моторезина, запчасти
Широкий выбор Низкие цены

Санкт-Петербург, ул. Дибуновская, 37-а

тел. **431-1118**

• ЦЕНЫ НА АВТОМОБИЛИ, ЗАПЧАСТИ, УСЛУГИ • ЧАСТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ • ИНФОРМАЦИЯ

АВТОМАРКЕТ

ЖИЗНЬ НА ПОЛНЫХ ОБОРОТАХ

ИНФОРМАЦИЯ ЦЕНАХ, ТОВАРАХ УСЛУГАХ НА АВТОМАРКЕТЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

тел./факс (812) 326-9885 (58) www.atlant.ru/moto e-mail: auto@atlant.ru



Мотокалендарь 2003

- 24-27 апреля – в Москве пройдет 3-я Международная выставка-шоу «Мотор-Парк-2003»
- 24-27 апреля – в СПб пройдет первая специализированная выставка MBikeShow-2003. Выставка посвящена велосипедам, но скутера и мотоциклы на ней тоже будут. Пройдет мероприятие в Михайловском манеже (Манежная пл., д. 2)
- 03 мая – открытие Питерского мотосезона-2003 («Chopperclub MC»)
- 03 мая – Ухта (Коми), открытие сезона-2003 («Север Мотор»)
- 04 мая – Ухта (Коми), пятилетие клуба «Север Мотор»
- 16-18 мая – Санкт-Петербургская Тату-конвенция-2003 в клубе «Порт» («Chopperclub MC»)
- 24 мая – Санкт-Петербург, рок-концерт, посвященный дню города («Русский мотор»)
- 29-30 мая – Белые ночи Петербурга-2003: «Стант-райдинг шоу» («Bike Brothers»)
- 31 мая, суббота, 6 утра – Питерская Гонка Мотодальнобойщиков, 1600 км за 24 часа (журнал «МотоГид»)
- 31 мая – Санкт-Петербург, день рождения «Chopperclub MC»
- июнь – команда мотодальнобойщиков «МотоГид», 10-дневный тур в Норвегию, на фьорды
- 01 июня – Санкт-Петербург, благотворительный рок-фестиваль, посвященный Дню защиты детей («Chopperclub MC»)
- 01 июня – Ухта (Коми), Той-ран («Север Мотор»)
- 07 июня – Санкт-Петербург, Пушкин-ДРАЙВ («Русский мотор»)
- 07 июня – Санкт-Петербург, «Пивное ралли-2003» («Chopperclub MC»)
- 14, 21 и 28 июня – мотопробег «Детская дорога Жизни» по городам Ленобласти для сбора средств в детские дома и интернаты области («Chopperclub MC»)
- 23-29 июня – в Одессе пройдет 5 Международный мото-слёт ODESSA-2003, «GOBLIN SHOW» (клуб GWUA и Rolling Anarchy)
- 12 июля – Ред Рестлинг («Север Мотор»)
- 25, 26 и 27 июля – Санкт-Петербург, Байк-Шоу 2003 года «Молодое поколение против наркотиков» («Chopperclub MC»)
- 9-11 августа – Санкт-Петербург, Mad Max Show в честь 300-летия Санкт-Петербурга («Night Wolves MG»)
- август-сентябрь – питерская команда «МотоГид», 20-дневный тур «По югам России-2»
- 13 сентября – Ухта (Коми), закрытие сезона-2003 («Север Мотор»)
- сентябрь-октябрь – Санкт-Петербург, закрытие мотосезона-2003 («Chopperclub MC»)

Ну, вот и дождалась!

Что-то в этот раз больно уж тяготно зимний сезон прошел. Мототриал, прошедший в Питере, конечно, достойное зрелище, но об этом – в номере. Мероприятий да тусовок разных, как обычной зимой, почти не было. Что, вероятно, подтолкнуло и меня, и почти всех моих знакомых к раннему открытию летнего сезона. Я бы даже сказал – весеннего мотосезона. Уже в апреле открытие сезона в Москве и несколько питерских организованных выездов. В мае – тоже шквал событий, причем есть и одновременные: весенний марафон из Москвы в Коктебель и открытие нашего питерского мотосезона, к которому суток так двое приписать стоит – кто же из нас гуляет всего один день...

А вообще-то мероприятий этим летом много будет. Планы не каждый готов сообщить, оно и понятно – слезить опасно. Кстати – с этого, пятого года нашей жизни, журнал становится абсолютно бесплатным для любого мотоциклиста. Я считаю, что хватит прятать наши нераспроданные тиражи, пора сделать «МотоГид» журналом каждого мотоциклиста. Если ты покупаешь что-то в каком-либо мотомагазине, сходишь в каком-либо мото клубе или просто встречаешься со всеми на тусовках и прохватах – спрашивай журнал. Кстати, свежий номер журнала всегда есть в магазине-салоне «Бункер» (спецобъект, ул. Лизы Чайкиной, 22) и в других местах. Но об этом подробнее – на нашем, уже обновленном, сайте www.moto-gid.ru.

Михаил СОЛНЦЕВ
главный редактор журнала «МотоГид»

МОТО

gid

это:

РУБРИКИ	МотоПланы	1
	МотоНовости	8
	МотоРепортаж	10
	МотоГость	16
	МотоАгресса	18, 26
	МотоPrice	20
	МотоИстория	28
	МотоТехника	32
	МотоНовинки	34
	МотоПутешествия	36
МотоЛукбез	46	
МотоЮмор	48	

Журнал зарегистрирован Северо-Западным региональным управлением Государственного комитета РФ по печати (г. Санкт-Петербург). Регистрационное свидетельство П-3334 от 16.10.98 г.

Учредители: физические лица. Главный редактор: Михаил Солнцеv.

Шеф-редактор: Юрий Малёкин. Литературный редактор: Игорь Федоров.

Художественный редактор: Александр Елсуков

Издатель: ООО "Паритет"

Адрес редакции: Санкт-Петербург, Каменноостровский пр., 27, офис 14. Телефон\факс: (812) 303-8017

E-mail: moto-gid@moto-gid.ru. [Http://www.moto-gid.ru](http://www.moto-gid.ru)

Изготовлено в типографии "Любавич". Установочный тираж 10000 экз.

Следующий номер выйдет в свет – 30.06.03 г.

Пора сделать «МотоГид» журналом каждого мотоциклиста!

...Испытать себя – вот одна из главных причин, побуждающая каждого из нас пуститься в неизведанный путь. Проверить, достаточно ли у тебя сил, хватает ли выдержки, опыта и смелости. Готов ли ты к испытанию?

Оседлать байк может почти каждый, гордо раскатывать по городу – тоже, а вот выполнить минимальную норму мотодаальнобойщика – далеко немногие. Ты среди них?

Международная организация мотодаальнобойщиков (ИВА) давно уже установила нормы даальнобоя, и некоторые их выполняют. Минимальная норма – 1000 миль за 24 часа. Это лишь 1600 км, но по нашим-то дорогам? А тебе это под силу?

31 мая, в субботу, мы собираемся испытать себя. Наша команда мотодаальнобойщиков жаждет проверить – под силу ли нам это испытание. Прошлым летом за 17 часов мы сделали 1200 км, теперь хотим выполнить международную норму быстрее, чем за 24 часа. 1600 километров наших, совсем не международных дорог, старт из Питера в 6 утра, финиш в Питере до 6 утра воскресенья. Учет километража, невозможность сократить путь, две контрольных точки с техничкой и аптечкой, торжественный старт и финиш (пресса и ТВ). По окончании гонки – дипломы и призы на торжественной встрече, совместное отправление заявок в международную ассоциацию ИВА (с желающих – по 70 долларов). Участие в нашей гонке абсолютно бесплатно, важно лишь наличие байка и веры в победу. Заезд не командный, поэтому каждый – сам за себя, каждому – лишь карту и чашку кофе на старте.

Безопасность – прежде всего, потому каждому для участия необходим надежный байк, и достаточный опыт, ведь надеяться придется только на себя и на свой мотоцикл.

**каждому участнику –
сертификат
о прохождении
гонки!**

**каждому
выполнившему норму –
фотодиплом
от «МГ»!!**

**первым семи –
именная вечная
бензиновая
спичка!!!**

**а победителю –
суперприз!!!!**

**■ ты с нами?
■ регистрируйся!**

**тел. (812) 346-0724
(812) 303-8017**

www.moto-gid.ru

...бесплатно, важно лишь наличие байка и веры в победу

**3 мая 2003 года****Открытие Санкт-Петербургского мотосезона-2003**

Сбор в 12 часов на ул. Зодчего Росси (на улице, а не на «ватрушке»).

Старт колонны в 13 часов, прохват по Невскому до стадиона. На стадионе (вход платный) – музыкальные коллективы и конкурсы.

Абсолютно новые силовые и увеселительные конкурсы с призами от журнала «МотоГид».

Демонстрационные конкурсы по разным номинациям среди спортбайков, чопперов и др. с выездом на спецпомост.

В преддверии мотосезона «Chopperclub MC» также объявляет о «Spring Support Party 33MC», которое пройдет в ночном клубе «Росси» (ул. Зодчего Росси) 20 апреля, в 18 часов. В программе вечера – живая музыка от лучших питерских групп, конкурсы, аукцион, лотерея, стриптиз.

Организатор – мотоклуб «Chopperclub MC».

Открытие мотосезона

1-5 мая 2003 года**«Весенний марафон» – гонка отечественных мотоциклов**

~ Маршрутом гонки является автотрасса Москва-Коктебель. Маршрут проходит через города Москва, Тула, Харьков, Коктебель (Планерское). Протяжённость трассы составляет около 1700 км.

~ Старт гонки проводится в Москве. Время и место начало гонки назначается организатором и объявляется не позднее 3 дней до старта.

~ По итогам финиша определяются победители, и происходит награждение.

~ Участник не менее чем за 30 суток подает заявку на участие в гонке. Участник делает регистрационный взнос.

~ Участник обязан получить отметки в маршрутном листе в установленных организатором контрольных точках маршрута. Участник обязан пройти все контрольные точки и иметь соответствующие отметки в маршрутном листе, по мере прохождения маршрута. Наличие всех отметок в маршрутном листе участника является обязательным условием признания прохождения маршрута.

~ Победителем гонки, в своей группе, считается участник, первым пересёкший финишную линию в п. Коктебеле. Приз вручается владельцу транспортного средства или лицу, обладающему доверенностью на его управление, принимавшему участие в гонке.

~ Призы вручаются в Москве.

Организатор:

мотоклуб «Пилигрим» (г. Москва)
 президент Владимир Горячевский
 тел. (095) 598-2222

ЗОЛОТАЯ КОЛЛЕКЦИЯ СПОРТИВНОЙ ПРЕССЫ

КНИГИ

спорте ГАЗЕТЫ

и здоровом ЖУРНАЛЫ

образе жизни ВИДЕОПРОДУКЦИЯ

ВСЕГО БОЛЕЕ 1000 НАИМЕНОВАНИЙ

Всегда в продаже
оптом и в розницу

журнал **MOTO**
mag
а также :

Москва

ул. Новорязанская 2/7
(проезд до ст. метро " Комсомольская ")

ул. Верхняя Сыромятническая 7
(проезд до ст. метро " Курская ", " Чкаловская ")

(095)207-03-16

(095)208-80-84

Слушайте по ВТОРНИКАМ в 08.20 программу
" **ВИТРИНА СПОРТИВНОЙ ПРЕССЫ** "

в рамках проекта " Радио России - Москва "
На "первой кнопке" проводного вещания и 66.44 Fm
а также: ежедневно в 16.25, 18.00, 01.00

НОВОСТИ СПОРТА

ОБЗОР СПОРТИВНЫХ СОБЫТИЙ НЕДЕЛИ
по воскресеньям в 21.10

- "первая кнопка"
проводного вещания;
- ДВ - 1149кв (261 кГц);
- СВ - 346,6кв (873 кГц);
- УВВ - 66,44 мГц

www.radiorus.ru (real-audio)

впервые в истории



В «Юбилейном» в день проведения этапа было весьма людно – вмещает он шесть с половиной тысяч зрителей, а присутствовало, по слухам, семь. Свободных мест не было вообще, и даже все проходы были забиты. Во Дворце спорта собрались, кажется, все, кто имеет какое-либо отношение к мотоциклам, и те, кому просто нравится этот неизменно красивый вид спорта. Редко когда настолько сочетаются энергетика и зрелищность – адреналин просто физически ощущается в воздухе, зрителей не надо заводить – они и так на пределе. В плане организации в «Юбилейном» все было просто идеально – никаких вопросов при аккредитации не возникло.

Мототриал =

В Санкт-Петербурге, впервые в истории России, прошел этап Чемпионата мира по мототриалу в залах. В соревнованиях принимали участие шестеро сильнейших гонщиков мира:

Дуглас Лампкин

Великобритания, команда
Montesa-HRC

Альберт Кабестани

Испания, команда Beta

Марк Фрейха

Испания, команда
Montesa-HRC

Адам Рага

Испания, команда Gas Gas

Такахиша Фуджинами

Япония, команда Honda

Грэхем Ярвис

Великобритания, команда
Sherco





зрелищность + риск

Началось соревнование (или все-таки шоу?) с выступления наших юных питерских триалистов, которые проехали по залу с флагами стран-участниц Чемпионата, и, конечно же, с флагом России, как принимающей стороны. К сожалению, пока российские мастера триала не принимают участие в соревнованиях такого масштаба. Происходило все это действо **под гремящую музыку и великолепное световое шоу** – лазеры, режущие дымный воздух вдоль и поперек. После выступления молодых спортсменов начался торжественный выход на сцену участников нынешнего Чемпионата. Похоже, все ожидали, что они появятся из боковых проходов. Однако, к бурному восторгу зрителей, спортсмены съехали в зал сверху, прямо через ступени и кресла – происходило все это в темноте, каждый участник высвечивался прожектором. Потом каждый сделал круг по залу, стараясь сделать свой проезд максимально зрелищным. Больше других впечатлило короткое выступление лидера сезона – Адама Раги. То, что он вытворял на мотоцикле, больше всего было похоже на родео: ревуший мотоцикл прыгает и кидается из стороны в сторону, кажется, что спортсмен просто чудом удерживается на этом диком звере...

После представления каждого из спортсменов начался собственно этап. Для него были построены шесть препятствий (станций), на преодоление каждого – одна минута; за каждые полминуты сверх этого времени начисляется **штрафное очко**. Также штрафные очки начисляются за касание трассы чем-либо, кроме колес мотоцикла, а за падение снимают сразу 5 очков. При трех касаниях на одном препятствии засчитывается 5 штрафных очков, а спортсмен снимается с препятствия.



Сложнейшая трасса

Первое препятствие представляло собой лесенку со ступенями около метра высотой и особых затруднений не вызвало, зато нелегко проходились два следующих – «Стройка» (строительные катушки от кабеля) и «Лесоповал» (толстые бревна, наваленные друг на друга). Следующее препятствие – «Кубики» – достаточно стандартно для большинства соревнований по триалу и выглядит, как кубы со стороны около метра, расположенные под разными углами друг на друге и достигающие немалой высоты. Зато препятствие «Сруб» – это уже наше, родное. Выглядит, как несколько деревянных срубов разной высоты. Прохождение последнего препятствия, носившего ро-

мантическое название «Долина дымов» (огромные валуны, лежащие в бассейне с водой и окутанные дымом) тоже было очень впечатляющим и эффектным. Трассу проектировал француз **Бернард Эстрипо**, на счету которого трассы для 126 (!!!) этапов чемпионатов мира по триалу. Для каждого этапа готовится своя уникальная трасса. По его словам, трасса в «Юбилейном» – одна из самых сложных трасс, которые ему приходилось создавать...

Естественно, присутствовали марширующие на длинных ногах девочки и прочая атрибутика. Очень хорошо комментировал происходящее **Николай Фоменко**. Несмотря на некоторые допущенные ляпы, Фоменко – великолепный шоумен, хоть в триале и не разбирается... Кстати, по правилам

Фоменко – великолепный шоумен, хоть в триале и не разбирается...



Международной федерации мотоспорта гонщики преодолевают все препятствия трассы «с листа», то есть без предварительной тренировки. За сутки до соревнования мотоциклистам разрешается осмотреть арену, сами препятствия, но без мотоцикла. Поэтому все участники внимательно следили за **Грэхемом Ярвисом**, который имел наименьшее количество очков, и, соответственно, проходил трассу первым, чтобы учесть все его промахи и не повторить его ошибок. Ярвис, кстати, самый «старый» из всех гонщиков – ему уже целых 28 лет, возраст для этого вида спорта

практически преклонный. Пока он преодолевал трассу, остальные участники шли рядом с ним, наблюдая и делая свои выводы. Кстати, с первого раза пройти ее без штрафных очков не удалось никому, лучше других справился с задачей **Альберт Кабестани**, набравший лишь одно штрафное очко. У остальных дела обстояли несколько хуже...

Во время прохождения трассы рядом с каждым спортсменом (и чуть впереди) двигается менеджер, который осматривает препятствия, частенько смахивая рукавом несуществующую пыль или просто тщательно **протирает поверхность** после предыдущего участника. Если надежность крепления препятствия вызывает у него сомнения, он может остановить прохождение и вместе с судьями осмотреть препятствие. Правда, окончательный вердикт выносят, конечно же, судьи – их трое, плюс «директор трассы» – главное лицо на проводимом мероприятии.

По правилам Международной федерации мотоспорта гонщики преодолевают все препятствия трассы «с листа», то есть без предварительной тренировки...



итоги соревнования

Максимальные симпатии публики и бешеные взрывы аплодисментов вызвал **Такахиша Фуджинами**, вроде бы без особых на то причин – он не выиграл еще ни одного этапа, да и раньше первых мест не занимал, хотя у себя на родине он неизменно становился чемпионом Японии с 1998 по 2001 год. Тем не менее, есть в нем что-то очень располагающее – еще в ДЛТ, где днем раньше было проведено короткое выступление-презентация, большая часть бравших автографы ринулась в первую очередь именно к нему, а уже после – ко всем остальным. Может, секрет его обаяния в том, что он необычайно улыбчив, как истинный японец, в отличие от **Лампкина**, например, – тот скорее напоминает скандинава своим непроницаемым лицом. Впечатление усугубляется ростом – Лампкин самый высокий из спортсменов.

...Основная борьба на арене «Юбилейного» развернулась, как и ожидалось, в тройке лидеров – **Кабестани, Лампкин и Рага**. К петербургскому этапу они подошли со следующими показателями:

Адам Рага – 150 баллов;
Дуглас Лампкин – 135 баллов;
Альберт Кабестани – 119 баллов.

Однако уже на квалификационном круге Рага показал лишь третий результат: 7 мин. 48 сек., уступив место **Марку Фрейха** – 6 мин. 15 сек. и Альберту Кабестани – 7 мин. 15 сек. Фрейха, однако, выбыл на парных препятствиях и дальнейшую борьбу в финале продолжила тройка лидеров нынешнего сезона.

Но и финальный круг у Адама Рага не сложился – он допустил падение, потеряв, таким образом, целых пять очков и все-таки уступив Альберту Кабестани, который потерял 2 очка на трамплине. В плэй-офф вышли Лампкин и Кабестани. Дуглас прошел препятствие просто великолепно – за

Основная борьба на арене «Юбилейного» развернулась, как и ожидалось, в тройке лидеров – Кабестани, Лампкин и Рага.



19:01, однако Кабестани смог его обойти – он показал результат 14:04, сделав практически невозможное. Таким образом, **победителем петербургского этапа** Чемпионата Мира стал Альберт Кабестани, добавив волнения болельщикам – если бы этот этап, как и предыдущие пять выиграл Адам Рага, то борьба была бы практически закончена – догнать его по очкам было бы просто невозможно.

Итоговые показатели в общем зачете после девятого этапа распределились так:

Адам Рага – 165 очков;
Дуглас Лампкин – 152 очка;
Альберт Кабестани –
139 очков;
Марк Фрейха – 115 очков;
Такахиша Фуджинами –
104 очка;
Грэхем Ярвис – 98 очков.



В будущем Россия попадет в список стран-постоянных участников, а Петербург станет местом постоянного проведения этапов Чемпионата.

После награждения и традиционного **поливания шампанским**, большая часть которого была вылита на Николая Фоменко и девушек, вручавших награды – в этом лидеры, соперничающие между собой на трассе, были единодушны – прошла пресс-конференция, очень короткая, поскольку победители были совершенно вымотаны этапом, несмотря на кажущуюся легкость при его прохождении.

Все трое единодушно благодарили организаторов петербургского этапа – директорат St.Petersburg Open – за хорошую организацию и выразили надежду, что в дальнейшем они еще неоднократно

будут выступать в Петербурге. Это подтвердил и Михаил Рыдник – директор St.Petersburg Open, сказавший, что по окончании чемпионата планируются переговоры о возможности проведения **в Санкт-Петербурге** одного из этапов Чемпионата Мира по триалу в будущем году.

Хочется отметить, что, хотя чемпионаты по триалу в закрытых помещениях проводятся с 1993 года, в России этап Чемпионата **проходил впервые**, и это замечательный подарок Санкт-Петербургу в год его 300-летия. Надеюсь, что в будущем Россия попадет в список стран-постоянных участников столь масштабных и зрелищных мероприятий, как мототриал, а Петербург станет местом постоянного проведения этапов Чемпионата.

Игорь ФЕДОРОВ



Мотобиография:

- **1977** первое знакомство с мопедами, в деревне;
- **1980** наконец-то получение прав категории «А»;
- **1983** покупка своего первого отечественного мотоцикла «Иж Планета Спорт» по цене того времени за 1003 рубля, подарок мамы;
- **1984** начало занятий в Ростовском спортивно-техническом мотокружке при ДОСААФ;

Александр Стрижаков



- **1985** первые дальние мотопоездки в Симферополь, Элисту и Кишинев – на несостоявшийся чемпионат мира по мотокроссу (его тогда перенесли в Питер);
- **1986** в первый же день по приезду в Питер, нечаянная встреча со своим кумиром – Геннадием Моисеевым, и потому сразу же запись в лучший тогда мотоклуб при заводе «Светлана»;
- **1990** покупка первого своего импортного кроссового мотоцикла КТМ-250;
- **1997** во время деловой поездки в Англию, в Лондоне увидел на светящемся мосту Челси, сразу около тысячи мотоциклистов. Из них добрая половина рассекала по мосту кто на заднем, а кто на переднем колесе, и, кстати, полиция их не разгоняла. С этого времени «подсел» на мотонаправление STUNT RIDING. (каскадерская езда). В отличие от других видов спорта, здесь ставят баллы только за качество эффектных каскадерских трюков;
- **1999** открытие первой своей мотофирмы «Интербайк» совместно с Михаилом Мальцевым;
- **2000** открытие мотоклуба «РИСК»;
- **2002** совместно с клубом Vike Brothers проведено первое серьезное каскадерское мотошоу на праздновании Дня Города (на стрельке Васильевского острова).



– Расскажи мне, с чего все началось?

– Моя мама работала библиотекарем в нашей деревне. А я порой до ночи засиживался у нее после школы, зачитываясь разными интересными книжками. И однажды мне попалась книга Геннадия Моисеева «Длинна дорога на

– Хочу знать, а чем ты «болеешь» сегодня?

– **Stunt Riding** – это главное, чему я сейчас посвящаю свое свободное время. Планирую мероприятия, консультируюсь с британцами. Я считаю, что это один из самых зрелищных видов мотоспорта. Он более других доступен спорт-

Конечно, риск есть всегда. Даже стоя на ровном месте, ты можешь поскользнуться и упасть. Главное – как к нему относиться. Риск надо контролировать!

Олимп». Вот именно с этой книги, прямо как в старых фильмах, и началась моя любовь к мотоспорту. Тогда я задумал свалить из деревни и поступить в мотокружок в Ростове. Что, собственно, и сделал при первой же возможности.

– Не я один знаю про твой стритфайтер, а скажи, чего я не знаю.

– Решение о нем возникло сразу же после приезда из Англии, под впечатлением увиденного я купил очень старый SUZUKI GSXR 1100 продав, кстати, **почти новый Зизер**. Не верили больше половины, а ругали – вообще все. Но уперся я тогда твердо и стал мастерить свой облегченный гоночный мотоцикл. А сегодня, после всего тюнинга, на моем стритфайтере от родного японца осталась только рама да «половина» двигателя. Я хотел сделать такой мотоцикл, который можно было бы без усилий, легко поднять с лежачего состояния – и у меня вроде бы получилось. Сегодня меня часто приглашают на телевизионные съемки для клипов и кинофильмов. Случаются и обломы. Как-то, во время съемки заключительной сцены сериала «Охота на Золушку» в двигателе застучало колено. Как сейчас помню, неудобняк был страшный. Пришлось менять часть сценария, а мотоцикл просто толкать руками. Но все равно люблю свой стритфайтер безумно – ведь собственными руками собирал.

сменам, даже бывшим спортсменам, и, кстати, для него надо всего лишь 300-500 метров ровного асфальта. И еще, для выполнения каскадерских трюков не требуется дополнительных финансовых вложений в обычный мотоцикл.

– Я тоже мечтаю гонять только на переднем, но как избежать печальных последствий?

– Конечно, риск есть, но риск есть всегда. Даже стоя на ровном месте, ты можешь поскользнуться и упасть. У каждого действия в нашем техногенном мире есть своя доля риска. Но, согласись, главное – как к нему относиться. Риск надо контролировать! В этой моей мысли – главный смысл, поэтому мы так и назвали наш клуб – «РИСК». В эмблеме нашего клуба, внутри колеса (как символе любого движения) написано слово «риск», которое пытается вырваться из колеса. Но все-таки это слово в круге, так как мы контролируем риск своим сознанием и опытом. А если не терпится научиться трюкам раньше – заходи в наш клуб, я знаю – у тебя получится.

– Расскажи напоследок о планах.

– Мои планы в русле, как ты выразился, моей болезни. Вот, наконец-то создав федерацию Stunt Riding, собираемся провести большое каскадерское мотошоу в честь 300-летия города на взлетной полосе аэродрома Ржевка. Думаю, получится – пока все идет без срывов.

Беседовал Михаил СОЛНЦЕВ

и «изобретал велосипед». По причине финансовой ограниченности, пришлось рыскать по автомобильным свалкам в поисках подвески и прочих составляющих. В дальнейшем все, что взял со старых машин, заменил на новые узлы и агрегаты. Постепенно у трайка появилась балка, на которую прикрепил подвеску, взятую абсолютно без

...и долго провожают взглядом **интервью с трайкостроителем из Москвы Палычем**

«...трайк включает в себя все самые вредные повадки автомобиля и мотоцикла.»

– Почему именно трайк?

– Зацепило! Помню, что покорило этот вид транспорта каким-то звериным изяществом, стремительностью в статике и монотонностью кино-монстра, когда в пути.

– Сколько отъездил на мотоцикле, прежде, чем начал думать о трайке?

– Трайк я начал строить в 17 лет (почти 18). Мотоцикл до этих пор светил как обычно – «через труп родителей» (дорогова-то) – вот я и решил, мол, пока построю – они и созреют – и не ошибся!

– Плюсы и минусы трайка в сравнении с мото?

– Трайк включает в себя все самые вредные повадки автомобиля и мотоцикла. Он и поворачивать должен хуже, чем мотоцикл, и габариты не позволяют нырять между машин. Но – физику никто не отменял, и, если удачно подобрать сочетание основных параметров (длина, ширина и центр тяжести), то можно свободно входить в 90-градусные повороты, не боясь опрокинуться или просто повернув вилку «проскользить» прямо).

– Основные проблемы в процессе постройки?

– Не было ничего. Только пустой гараж. Инструмента ноль, информации ноль.

Только трайк Жуковского. Где-то что-то видел на видеокассетах. Что было?

Здравый смысл. Рисовал, чертил, не спал ночами, все думал

изменений от того же ЗАЗа, крепления амортизаторов и «оглоблю», на которой висит коробка с двигателем.

– Во сколько (по минимуму) может обойтись постройка трайка?

– У меня на постройку ушло где-то 700 у. е., может быть, чуть больше. Цена зависит от рукастости трайкостроителя. Токари, сварщики и прочие нужные люди – любя кушать. Трайки класса «ЗАЗ» (назовем его так, потому что машин-доноров – масса, самые популярные – это VW Жук, Транспортёр, существует трайк из Татры (членовоза), можно построить за 1,5-2 тыс. у. е – получится отличная конфетка с перцем. Трайк Таракана – киевского коллеги – обошелся в круглую сумму, более 10000 гривен.

– Отношение мотоциклистов (байкеров)?

– Ха. Вещь которая создана своими руками, вызывает восхищение у человека вообще, и совершенно не важно, к какой социальной группе принадлежит тот или иной зритель.

– Реакция обывателей?

– Строятся рядами и долго провожают взглядами в след, забывая тронуться со светофора, повернуть в нужное место. Не было такого случая, чтобы мне не уступили дорогу, начиная от общественного транспорта и заканчивая «мерсами всякими».

– Планируешь ли еще постройку трайкв?



**Не надо изобретать велосипед.
Не нужно пытаться соединить
двигатель Д-6 с камазовской
коробкой передач на
водопроводной раме.**

– Да. Но для этого нужны совершенно другие условия.

– *Советы тем, кто подумывает о трайке?*

– Не надо изобретать велосипед. Не нужно пытаться соединить двигатель Д-6 с камазовской коробкой передач на водопроводной раме. Я утрирую, конечно. Если еще мудрить с глубоким тюнингом, то так точно ничего не выйдет – да и где гарантия, что оно будет работать... Рекомендую <http://trike.biker.ru>. Создал его я, специально для таких, каким я был, когда начинал строить. На сайте нету подробных чертежей, но есть именно та ниточка, которая может вытащить, может сказать, что ты не один и что, если ты что-то предпринял для воплощения своей идеи – то всегда сможешь рассчитывать на помощь.

Тех, кто заходит и говорит: – А я вот трайк хочу сделать – дайте чертежи! – отсылаю подальше.





Модель С стартовала в атмосфере полного скептицизма и тем не менее принесла компании успех. Она была настолько успешна, что BMW произвела аж четыре вариации этого монстра. А если считать презентацию новой модели CL в гостинице Балтимор в штате Северная Каролина, их становится уже пять. В попытке захватить еще один сегмент быстроразвивающегося рынка круизеров BMW решила представить модель очевидно более медленного характера для «круизного туризма» или, может, лучше сказать «туристического круиза»?

Как бы то ни было, нам был представлен существенно утяжеленный модифицированный круизер С, оснащенный лучшими туристическими аксессуарами BMW. Интегральная ABS, запирающиеся багажные отделения, съемный верхний чемодан, круиз-контроль и, конечно же, **знаменитые рукоятки руля с подогревом** – все это входит в стандартную комплектацию модели CL. В модифицированной модели CLC (индивидуальная комплектация) присутствуют сиденья с подогревом для двоих и радио с CD-плеером.

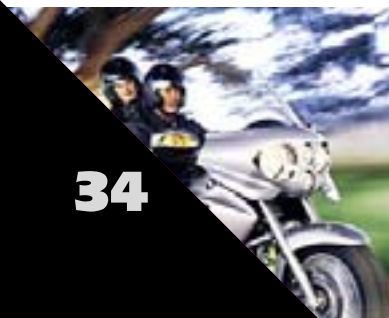
Первый выезд:

Когда компания BMW пять лет назад выпустила на рынок R1200C, у многих в недоумении поднялись брови. Все знали, что производство круизеров в то время находилось на спаде.

Не поймите нас неправильно. Для 99% целевых клиентов эта вещь просто великолепна. По правде говоря, в нем в достатке и крутящего момента и мощности для того, чтобы двинуться с подбабующей скоростью. Вам только нужно их найти. В отличие от GS или R **не стоит искать мощностя на низких оборотах.** Она выше, на уровне верхней зоны оборотов, там, куда нормальному водителю круизера в голову не пришло бы посмотреть.

Двигатель от R1200C, действительно достигает более 3-4 тыс. оборотов в минуту и сохраняет остатки мощности прямо до красной черты.

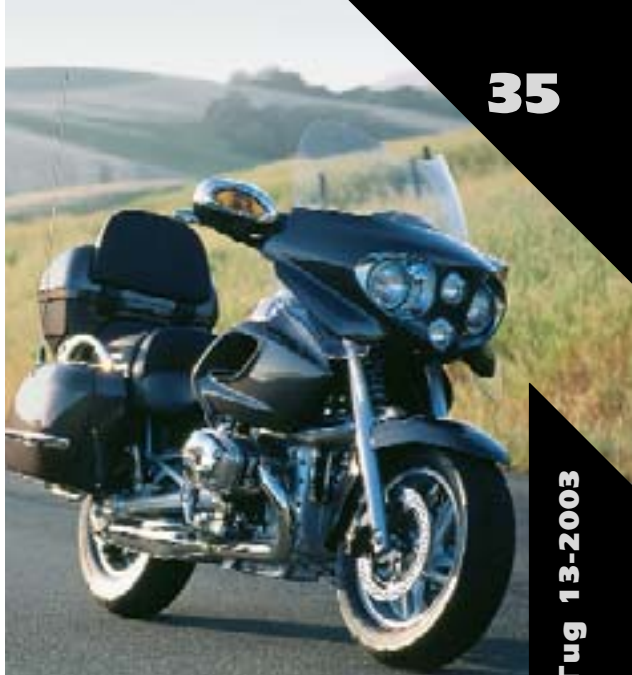
Хорошо еще, что BMW заранее продумала демонстрационный маршрут, который помог подчеркнуть особые достоинства CL, в частности довольно спорный передний обтекатель. CL с зубчатым верхним краем и нетрадиционными фарами непременно должен останавливать на себе **взгляды прохожих.**



Он и останавливает, но к счастью не из-за ветрового стекла. И это потому, что форма была задумана таким образом, чтобы предоставлять максимальную защиту от ветра, при этом ничуть не ограничивая обзор.

Фары – еще один спорный момент в этой машине. В то время как две внешние фары ближнего света являются модификацией фар модели R80GS, две центральные, меньшего размера фары дальнего света такие же, как на модели R1150.

Однако, не думайте, что это просто хорошо укомплектованный R1200C. В целом, все кроме двигателя было заменено. Были внесены как незначительные изменения, на-



BMW R1200CL или пять вариаций монстра

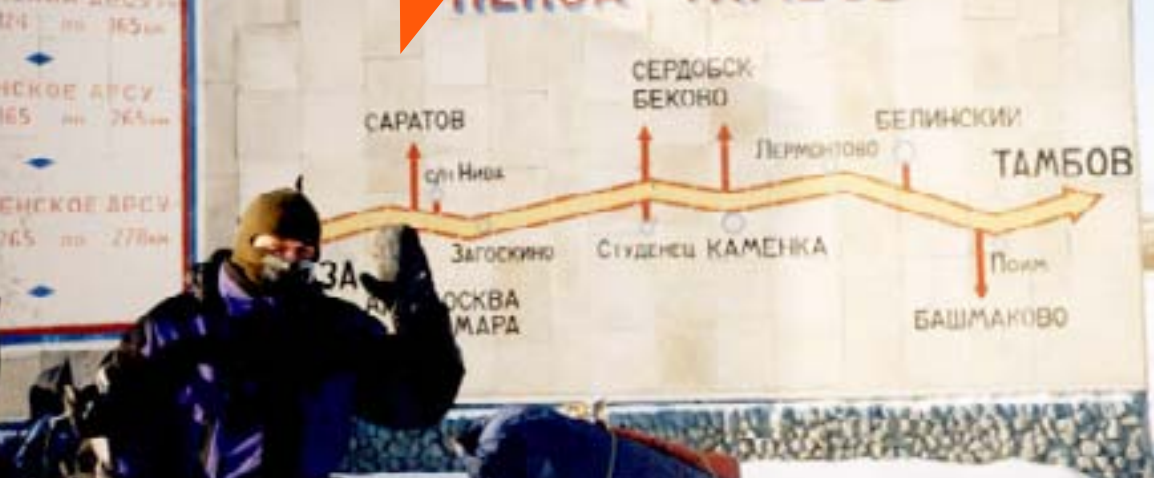
пример, удлинение качающегося рычага и уменьшение углов вилки, так и более очевидные новшества – добавление шестой ускоряющей передачи и более широкая передняя шина. Интересно, что колесная база при этом на восемь миллиметров короче, чем на модели C.

Итак, каково же на нем ездить? В двух словах – по-другому...

Теперь остается последний вопрос: будут ли CL покупать? Думаю, что да. А почему бы нет? Мотоцикл сделан, как скала, и после того, как вы привыкнете к странному внешнему виду, управлять им станет легко.

Количество цилиндров	2
Количество клапанов на цилиндр	4
Объем двигателя	1170 см ³
Номинальная мощность	61 л. с. (5000 об./мин.)
Максимальный крутящий момент	98 Нм (3000 об./мин.)
Расход топлива на 100 км при скорости 90 км/ч	4,8 л
Разгон до 100 км/ч	6,4 с
Максимальная скорость	165 км/ч
Вес	308 кг
Объем топливного бака	17,5 л (4 л резерв)
Цена	20600 евро





Через три границы

...Все началось с того, что летом ко мне в гости приехал мой немецкий друг Томас Байль, с которым я познакомился в прошлом году на Elefantentreffen в Германии. И, как это обычно бывает, предложил мне нанести ответный визит в его родной город Нюрнберг. Предложение было принято, и понеслось...

Как делать визу? На чем ехать? Когда ехать? На что ехать? Эти и многие другие вопросы нужно было срочно решать. Особенно последний. Началась глобальная подготовка к поездке. Сначала нужно решить – на чем ехать. Тут и решать нечего, конечно, на мотоцикле! Я и мой друг Владимир кинулись на поиски подходящего аппарата. Вскоре таковой был найден в соседнем городе, и звали его «Урал». Несмотря на свою древность, он выглядел вполне товарно, но только внешне. После небольшого технического осмотра, мне стало ясно – ремонт неизбежен. Параллельно с подготовкой мотоцикла готовились проездные документы. После получения виз начался второй этап подготовки – налаживание контактов с мотообщественностью по маршруту нашего путешествия. В Пензе, Котовске (Тамбовская область), Орле, Гомеле, Бресте, Радоме, Варшаве, Дрездене нашлись люди, готовые нас встретить.

На «Урале»

Наконец, настал долгожданный день 29 ноября. Как это обычно бывает, в день старта погода испортилась, все завалило снегом, и ударили морозы. Но это нас еще больше воодушевило. Нагруженный «под завязку» мотоцикл повез нас на запад в далекую Европу. Даже по самым скромным подсчетам нам предстояло проехать более 3000 км.

Первые 400 км от Тольятти до Пензы дались нам легко. Гаревая резина отлично «держала» дорогу, мороз был не сильный, и через восемь часов мы уже сидели в гостях у пензенского байкера и нашего хорошего друга Олега Карауловского.

Утром, выйдя на балкон вдохнуть свежего воздуха, я закашлялся, воздух был черезчур свежим. Термометр показал **минус 22 градуса**.

Триста километров до Котовска дали понять нам, что мотоцикл – это, скорее, летний вид транспорта. Минус двадцать с боковым ветром целый день. Спасла нас, пожалуй, сломавшаяся-



Именно атмосфера гаража и присутствие в нем главного виновника торжества – мотоцикла – способствовала столь бурному общению.

ся коробка передач, которая работала только на третьей, но хорошо, что вообще работала. И так, на третьей передаче, 40 км/ч ночью мы «допилили» до Котовска. Стоим, как белые вороны посреди города на автовокзале и ждем, пока за нами приедут на белой «Оке». Встреча была бурной. Прямо в гараже, не отходя от мотоцикла, впервые в истории состоялась официальная встреча между мотоциклистами Тольятти и Котовска. Я думаю, именно атмосфера гаража и присутствие в нем главного виновника торжества – мотоцикла способствовала столь бурному общению, что мы утром обнаружили себя **в довоенной немецкой казарме**, на «скорую руку» переделанную в жилой дом. Народ начал подтягиваться часам к одиннадцати, пришлось заново со всеми знакомиться. Отмороженные пальцы сильно опухли, опухло также и лицо – не знаю, от чего...

Нужно было срочно разобраться со сломанной коробкой передач. Причина отказа бала найдена сразу. Масло превратилось в эмульсию и замерзло на морозе. Парни нас выручили, принесли солярку для промывки и новое масло.

Следующий город, где нас ждали, был Орел. Встреча со старыми друзьями в Орле была особенно теплой, наверное, еще и потому, что мы пошли в баню. «Орловский мотоклуб», а точнее,

все, что от него осталось – это добрейшей души человек Костя и еще несколько человек – оказали нам радужный прием.

По дороге от Орла до Гомеля наш верный друг «Урал» начал утрачивать былую мощь, и однажды после очередного чая мы уже не смогли вернуть его к жизни. Отчаяние охватило нас. Неужели придется с ним расстаться на полпути? Причиной «недомогания» мотора была потеря компрессии в правом цилиндре. Вскрыв крышку, мы обнаружили, что клапан «утонул» в седле, вследствие чего пропал тепловой зазор, ослабла пружина, и разбило направляющую. После регулировки зазора мотор ожил, но видимо, ненадолго. Принимаем решение – ехать до Гомеля. На подъезде к белорусской границе страшный взрыв потряс наш экипаж. Ночью на полном ходу взорвалось заднее колесо, и начался кошмарный «расколбас» по всей дороге. Причина банальна – износ покрышки до дырки.

После замены колеса мы без проблем въехали в Беларусь, запла-

тив только страховку за мотоцикл 2 евро.

Двумя часами позже состоялась наша встреча с **Night Wolves Gomel**. Что мы увидели далее, заслуживает отдельного рассказа. Нас привезли на «Базу». Это действительно была овощная база, но давно, а сейчас байкеры превратили её в настоящий Club House.

На следующий день мы решили воспользоваться обширной ремонтной базой «Ночных Волков» и основательно починить наш израненный «Урал». Заменяли порванную покрывку, вставили оборванные спицы и заменили клапан и направляющую в правом цилиндре.

Настало время трансбелорусского пробега от Гомеля до Бреста. С первой попытки прорыв не удался. Отъехал 120 км от Гомеля до города Калинковичей наш мотоцикл вдруг заморгал красной лампочкой за-

рядки аккумулятора. Мы не первый раз едем на «Урале», и поэтому везем с собой запасной генератор. Замена не привела к положительному результату, красная лампочка продолжала зловеще гореть. В Калинковичах, каким-то чудом находим единственного на весь город **электрика дядю Витю**, который объявил нам, что на обоих генераторах обрыв обмотки якоря. Потом у нас была попытка купить якорь в магазине, найти генератор на штрафной стоянке и даже отремонтировать своими силами, но все это только привело к потере драгоценного времени. Осталось только одно – возвращаться в Гомель. Стемнело, кончился бензин, и мы встали. И это, наверное, к лучшему, иначе разбились бы где-нибудь в темноте без света. Разожгли костер на обочине, съели неприкосновенный запас тушенки и хлеба, выпили коньяку, немного полегчало. Хотя мы и не проявляли явных признаков мольбы о помощи, все вокруг нас говорило о том, что мы терпим бедствие. Несмотря на это, никто ни разу не остановился. В конце концов, за нами приехали... на белом «Мерседесе». Налили бензин, и началась шестидесятикилометровая гонка за лидером. Я ехал абсолютно без опознавательных знаков и, можно сказать, «дышал в затылок» «Мерседесу», ибо как только я отставал от него, тут же терялся в темном пространстве. На подъезде к Гомелю, аккумулятор настолько разрядился, что при нажатии на стоп-сигнал глох двигатель, а от постоянно мигающей перед глазами «аварийки» у меня начались галлюцинации.

По приезду сразу начали ремонт генераторов, до пяти часов утра удалось починить оба, благо, запчастями

Аккумулятор настолько разрядился, что при нажатии на стоп-сигнал глох двигатель, а от постоянно мигающей перед глазами «аварийки» у меня начались галлюцинации.



нас снабдили белорусские байкеры. В 10 часов утра – быстрый вариант прощания и старт.

В тот день мы установили своеобразный рекорд нашего пробега. Шестьсот километров от Гомеля до Бреста было пройдено за 10 часов. Причем морозный ветер и снег не добавляли нам скорости. В Бресте мы неожиданно узнаем, что люди, которые нас ждали, уехали в Радом на зимний слет клуба «Gold Wing of Poland». Пришлось просить гостеприимства у их родителей.

По мере продвижения на запад, мы постоянно ждали, что еще 100 – 200 километров и станет тепло. Но не дождалось. Утром при пятнадцатиградусном морозе мотоцикл долго не заводился, а когда мотор ожил, стало понятно, что жить ему осталось не долго. В Польше мы заталкивали «Урал» на руках. На таможне купили «Грин-карту» за 10 \$ и еще оплатили какой-то налог 6 \$. Хочу обратить особое внимание на обмен валюты. Злотые лучше покупать в Бресте, потому что в Польше наши «деревянные» никому не нужны. И вообще – **от рублей избавляйтесь еще в России.**

Итак, мы оказались в бедственном положении. Нам нужно, во что бы то ни стало, проехать еще 200 километров до Радома, где нас уже с нетерпением ждут польские и белорусские друзья. Но почему-то «Урал» не разделял наших желаний и через 10 километров после границы испустил дух. Стемнело. Нужно было принять сложное решение – или отремонтировать, или бросить его и ехать автостопом. Решили отремонтировать. Зимой, в чужой стране, на обочине двое отмороженных русских и наполовину разобранный мотоцикл смотрелись дико.

Причиной все-таки опять стала злополучная компрессия в правом цилиндре. При свете фонарика снимаем коляску, откручиваем головку и видим... дыру в клапане размером с горошину. Прогорел. Сильным ударом молотка выбиваем «сухари» и они улетают в темноту. **Как хорошо, что я взял запасные!!!** Через 40 минут ремонт был завершен и мотоцикл, обретший былую мощь, уносил нас на всех парах на интернациональную встречу байкеров в Радом...

Александр РУБЦОВ
(Окончание
в следующем номере)

На таможне купили «Грин-карту» за 10 \$ и еще оплатили какой-то налог 6 \$. Злотые лучше покупать в Бресте, потому что в Польше наши «деревянные» никому не нужны.



...Наша компания «Байк Моторс» создана недавно. Мысль о создании мотосалона, работающего не хуже зарубежных, зрела давно, но только в 2002 году мы решили, что знания и опыт, накопленные за годы работы, наконец позволяют нам заняться продажей мотоциклов. Практически весь состав фирмы прошел хорошую школу работы в официальных представительствах «Ford», «Chrysler», «General Motors».

В этот бизнес мы пришли вполне обдуманно, всерьез и надолго. Именно поэтому мы не работаем по формуле «продать байк – и забыть о нем». В нашем салоне проводится квалифицированное



Байк Моторс

гарантийное и постгарантийное обслуживание мотоциклов, тюнинг, ремонт. Помимо продажи байков, в салоне всегда имеется большой выбор шлемов, мотоциклетной одежды и обуви, аксессуаров и расходников. Планируем в ближайшем будущем организовать прием старой техники в зачет покупаемой.

Летом планируем расширить продажу скутеров – эта техника пользуется огромной и все растущей популярностью. Это вполне закономерно – владельцы этих ярких машинок абсолютно комфортно чувствуют себя в городских пробках – вряд ли на чем-то можно пересечь город быстрее. Вместе с тем, скутер великолепно подходит и для того, чтобы съездить на дачу и там «отгечь» на всю катушку. Скутера

относительно дешевы (от 600 \$), и для поездок на них не требуется водительских прав. Кстати, скутера в нашем салоне также дешевле, чем в других.

Из основных плюсов нашей компании хочется отметить, что технику мы закупаем на японских аукционах только сами, не пользуясь услугами посредников, что позволяет нам продавать мотоциклы по ценам, которые в среднем на 10 % ниже общегородских. При этом мотоциклы отбираются только в хорошем состоянии, с небольшими косметическими дефектами, брать «битый» байк нам невыгодно – самим же и придется с ним возиться.

Работаем мы также и «под заказ», привозя покупателю желаемый мотоцикл, помимо этого – привозим необходимые запчасти и комплектующие по каталогам различных фирм. Показателен тот факт, что услугами нашего салона пользуются покупатели из Москвы – при тамошнем обилии мотосалонов! Но самое главное преимущество нашей компании – в том, что мы всегда идем навстречу покупателю – мы стараемся выполнить все пожелания заказчика. Если видим, что у клиента, к примеру, не хватает денег для покупки своей двухколесной мечты – вполне можем себе позволить сбросить некоторую сумму... Сейчас нас больше интересуют не деньги, а хорошее отношение наших покупателей. Думается, что и в дальнейшем развитии нашей компании это будет основным ориентиром.

Рассказывал **Виталий Николаевич УРЯДНИКОВ,**
коммерческий директор «Bike Motors»



Bike Motors

- **продажа мототехники из японии**
- **скутера и мотоциклы**
- **гидроциклы и лодочные моторы**
- **продажа запчастей и аксессуаров**
- **заказ по каталогам**
- **ремонт и обслуживание**

октябрьская наб., 64
(у вологодского моста)
тел.: (812) 446-6208, 447-4344
тел./факс (812) 446-6206



www.bikemotors.ru



Эти заметки ориентированы на тех, кто только начинает ездить на мотоцикле, или подумывает о его приобретении. В них я попытаюсь рассказать не только об опыте - своем и своих друзей - но и об ошибках, чтобы избавить новичков от их повторения.

Права

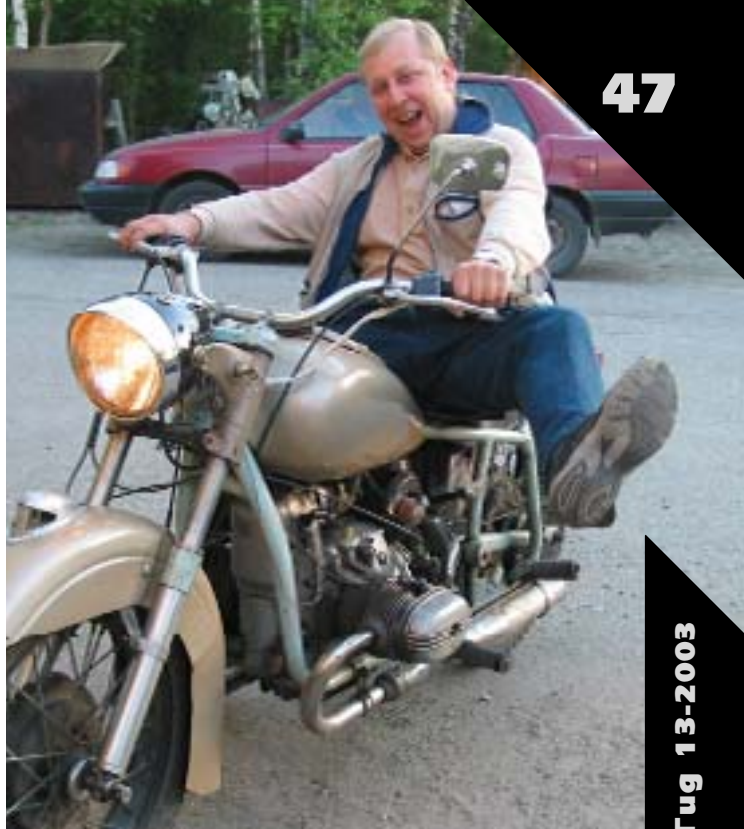
До того, как начать ездить, желательно получить права. Хотя далеко не все владельцы мотоциклов имеют права – некоторые совершенно великолепно катаются и без них, и не по одному сезону. Однако права делают вас полноправным участником движения, что имеет свои плюсы при возникновении конфликтных ситуаций с представителями ГИБДД или другими участниками движения. При наличии прав можно избежать многих неприятностей, от которых никто не застрахован. К тому же, водитель с правами, как правило, ведет себя на дороге спокойнее, не шарахаясь от каждого постового, что, несомненно, благоприятно отражается на его поведении. Да и ездящие без прав через какое-то время приходят, в конечном счете, к тому, что с правами все-таки лучше. Права лучше получить до того, как вы приобретете байк – практика показывает, что, когда у человека есть мотоцикл, на получение прав у него не остается времени... Кстати, права можно еще и купить, обойдется это в 250-300 зеленых, но этот вариант мы здесь рассматривать не будем. Если вы никогда раньше не ездили на мотоцикле, то наилучшим вариантом будет пройти курс обучения в автошколе, либо с частным инструктором. Второй вариант, конечно, предпочтительнее – в большинстве школ вас просто натаскают для сда-

Мотолікбез

рубрику ведем Макс



чи экзамена, дальнейшее – не их проблема. Впрочем, есть и хорошие школы; адреса приводить не будем, а то это будет похоже на наглую неприкрытую рекламу. Хорошо, если из ваших друзей найдется тот, кто во имя дружбы пожертвует своим мотоциклом для вашего обучения, но лучше на это особенно не рассчитывать. К тому же, случись какая неприятность – и деньги, с таким трудом скопленные на ваш байк, придется пустить на восстановление мотоцикла друга. Вы будете неприятно удивлены ценами на запчасти и сроками их доставки, а вынужденный перерыв вашего приятеля в катании и его проблемы в случае серьезной неприятности (типа



Редко когда настолько сочетаются энергетика и зрелищность – адреналин просто физически ощущается в воздухе, зрителей не надо заводить – они и так на пределе.

тарана какой-нить навороченной иномарки или раскатанной по асфальту старушки), вряд ли пойдет на пользу вашей дружбе. После успешной сдачи на права можно перейти к выбору мотоцикла.

Первый мотоцикл

Люди, обзаводящиеся мотоциклом, как правило, делятся на две категории: те, которые ездили на мотоцикле когда-то давным-давно; и те, которые никогда не ездили ни на чем двухколес-

ном. С теми, кто когда-то ездил, проще: обычно приобретенные навыки не утрачиваются и, как правило, вспоминаются очень быстро – достаточно проехать пару раз. Хотя и здесь не без нюансов: покупать вы будете, скорее всего, что-то зарубежное (конечно, если вы не страдаете избыточным патриотизмом и не имеете склонности к мазохизму), а импортные современные байки очень сильно отличаются от тех «Яв», «Минсков» или «Восходов», на которых вам приходилось кататься в пору своего полового созревания. При выборе мотоцикла следует отталкиваться от своих потребностей и возможностей. При этом следует учесть, что, скорее всего вам придется падать – практика показывает, что без этого, как правило, не обходится. Поэтому вряд ли имеет смысл брать новый дорогой байк. Не следует брать и слишком мощный и тяжелый мотоцикл – при отсутствии навыков ваши шансы убраться возрастают прямо пропорционально количеству лошадиных сил.

(Продолжение следует)