

**14**

**2003**

<http://www.moto-gid.ru>

*номерский*

**MOTO**

*гид*



**Гость номера - ХИРУРГ  
В Африку и обратно  
Bike Show «NWMG» - история  
Аудиосистема для мотоцикла**

# МОТО gid

## **МотоПутешествие**

**Михаил Солнцев**

В Африку и обратно

Через три границы

**2**  
**20**

## **МотоИстория**

История проведения клубом  
«Ночные волки» байк-шоу  
в России

**10**

## **МотоГость**

Хирург

**12**

## **МотоРепортаж**

Tattoo-фестиваль  
Московский дебют «МотоГида»

**16**  
**19**

## **МотоТехника**

Аудиосистема для мотоцикла

**24**

## **МотоЮмор**

**26, 32**

## **МотоНовости**

**27**

## **МотоЛикбез**

**30**

Журнал зарегистрирован Северо-Западным  
региональным управлением  
Государственного комитета РФ по печати  
(г. Санкт-Петербург).

Рег. свидетельство П-3334 от 16.10.98 г.

Учредители: физические лица.

Главный редактор: **Михаил Солнцев**

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

Изготовлено в типографии "СЗПД".

Установочный тираж 10000 экз.

...дневной прохват определяю  
день, скорость и остановки только

**Михаил Солнцев**

## **В Африку и обратно**

Мечтать о таком путешествии я стал еще два года назад, а в прошлом году, доехав на своей машине до Ниццы, загорелся уже всерьез. Потому что понял – бояться тут нечего. Прямо с Нового года стал готовиться.

Время поездки – разумеется, на майские праздники, все-таки целых три недели можно выкроить из рабочей и семейной жизни. Виза – шенгенка. Паром – «Хельсинки – Травемюнде», он и дешевле и по времени удобнее. Достаточно долго выбирал: отправиться одному или в группе, но все же решил отправиться одиночкой. Есть, конечно, минусы, но плюсов, лично для меня, оказалось больше.

**только под свои силы, город какой понравился – остался на под себя – и свобода, и обузой никому не буду, случись чего.**

Судите сами: дневной прохват определяю только под свои силы, город какой понравился – остался на день, скорость и остановки только под себя – в общем, **и свобода, и обузой никому не буду**, случись чего. Уже за две недели до старта ежедневно что-то да готовил в поездку. Мои рекомендации: деньги – евро на всю поездку и обязательно плюс кредитки; адрес – почтовый, для отправки посылок домой; связь – лучше моего телефона-коммуникатора XDA O2, считаю, ничего быть не может (мобила + телефонная книжка + компьютер + электронная почта + музыка = = все в одном); дорожные карты – лучше брать в Финке на заправке (а на пароме будет время откорректировать маршрут). С собой обязательно цепь с замком, чехол и запас масла – все это мне реально пригодилось. Про аггечку, фотик-цифровик и одежду всякую расписывать не буду. А вот хорошее знание английского языка необходимым условием не является, достаточно вполне поверхностного понимания.



**Пятница, 25 апреля 2003 года.** На спидометре – 1810 километров. Мой новый мотоцикл, Yamaha FJR 1300, еще реально не объезжен – и это одна из причин моих волнений. До этого я путешествовал на XJR 1300, так это абсолютно разная техника при использовании. Похожи только названия, да еще динамическая мощь. В общем, со спортивно-городского неоклассика пересел я на спорттурер и сразу по весне двигаюсь в путешествие. А тут еще погода подводит: снег небольшой и всего один градус тепла на улице. Итак, в путь. А по ходу я буду записывать самое яркое для меня и то, что **может пригодиться вам**, решишь вы на такое же.

**Воскресенье, 27 апреля 2003 года.** Сплошное безделье плюс алкоголь. Проложил точный маршрут мотопоездки. Удивительно, но помучился от морской качки – выходит, надо было в аптечку кинуть что-нибудь от укачивания. Видать, 37 часов морской болтанки многовато для организма. Кстати, при морской болезни помогает кислое и побольше жидкости.

**Понедельник, 28 апреля 2003 года.** Наконец-то я в Германии. Травемюнде – маленький городок, делать здесь нечего, потому сразу в путь. Через 20 километров город Любек. Хороший, красивый город – целый час погулять да поглазеть стоит. Дальше в сторону Гамбурга около Солтау – отличный парк развлечений, но это в другой раз – **обязательно, и обязательно не одному**. Всего до ночевки в Кельне проехал 540 километров.

**Вторник, 29 апреля 2003 года.** В Кельне обалденный кафедральный собор в готическом стиле – не посмотреть его просто кощунство. Музей шоколада, фуникулер над городом, экскурсионный паровозик – в общем, на полдня отдыха минимум. Дальше до Люксембурга километров триста. Первый дождь. В принципе, дождь не проблема, если едешь по хорошему

**В Кельне обалденный кафедральный собор в готическом стиле – не посмотреть его просто кощунство.**





## Французские дороги, кстати, круче немецких. Разрешенка до 130, но гонят все в среднем 150

немецкому асфальту. Указатели отличные – заблудиться просто невозможно. Бензин – в среднем по 0,8 евро. До колонки аж целых три напоминательных указателя, да еще с километражом до следующей заправки. Дороги по два, реже по три ряда. Фуры шуруют по 100-130 км в час, серьезные тачки по 150, максимум до 180 км в час. И это при разрешенке до 120, иногда до 130 км в час. Но ни полицейских, ни постов нет.

**30 апреля 2003 года.** Люксембург – классный городок, но делать в нем нечего. Осмотр красивейшего парка в глубоком рву в центре города занял 30 минут. Хотя Люксембург и считается городом миллионеров – ничего особенного я в нем не обнаружил. Кстати, это уже не Германия, это Бенилюкс, но переход границы выразился лишь в том, что я снизил скорость со 140 до 80 километров в час. В общем, жму дальше, во Францию, на Париж. Границы, считай что, нет вовсе. Французские дороги, кстати, круче немецких. Разрешенка до 130, но гонят все в среднем 150. А собственно, что это я – словно не на мотоцикле последней модели! В общем, притопил и я. Пусть знают наших! 200-230 километров в час получается идти даже с моей загрузкой почти в полтонны. И оказалось, что **Париж совсем близко.**



**В выходные машин в центре почти нет, и, даже не зная Парижа, в нем можно достаточно легко ориентироваться.**

**1-3 мая 2003 года.** Зависнуть в Париже на пару дней было просто необходимо. В выходные машин в центре почти нет, и, даже не зная города, в нем можно достаточно легко ориентироваться. А посмотреть здесь есть на что. Мне лично по душе, опять-таки, готика – собор Нотр-Дам де Пари. Кстати, первого мая, утром попал я на демонстрацию. Мчусь я по улице под стошку. Заворачиваю за угол, вдруг – лентами проезд перекрыт и стоят пятеро полицейских. Я по тормозам. А они

улыбаются и руками мне машут. Мол, подъезжай. Все, думаю, попал на штраф какой-нибудь. Подъезжаю, а они заботливо так ленту приподнимают и пропускают меня в закрытую зону. С лицом, полным удивления, я проехал и попал прямо в центр их демонстрационной толпы на площадь у Гранд-Опера. На обратном пути, проезжая мимо полицейских, киваю им головой, и они сразу же подсакивают и ленту вновь приподнимают. **Вот бы таких полицейских и нам в Питер!**

**4 мая 2003 года.** Стартовал в 12 часов дня из центра Парижа и вперед, через французские Пиренеи в Испанию. Вот где разгуляться можно, хоть и два-три ряда на полосе, зато ни ветра бокового, ни фур больших не было. Это был день моих рекордов. А чем, собственно, в одиночестве можно заниматься, как не испытывать себя? За один час смог проехать 157 км.

За один присест, не слезая с мотика, смог покорить 227 км дороги. И главный рекорд – финиш в Барселоне, сделав тысячу километров за 12 часов. Музыку в пути особо не наслушавшись, ведь от 160 км в час, кроме ветра в ушах, ничего не слышно. И поэтому мне стало ясно, что **мотодальнобойщик – это еще и философ**. В своем путешествии я это основательно усвоил. Ну, просто – все, что раньше забыл – припомнил, о чем никак не удавалось подумать – подумал, чего никак не мог решить – разрешил и определился.

**5-6 мая 2003 года.** Барселона – красивый город. Экскурсионный автобусный сер-

вис просто поразил. Покупаешь билет и в любой из двадцати точек города садишься в открытый автобус с русской экскурсией в наушнике. Целый день так можно пересаживаться, гуляя сколько хочешь в любой точке города. **Архитектор Гауди** такие дома и дворцы строил – просто прелесть. Но когда я увидел построенный им Храм Святого Семейства, то даже не поверил, что такое бывает. Я по первому образованию строитель и готику всякую повидал, но такого! Раньше открытку показали бы – не поверил бы фотографии. Но, собственно, у нас не «Клуб путешественников», а журнал «МотоГид», поэтому о городе скажу лишь, что заблудиться в нем невозможно. Полицейских, опять же, почти нет. Правда, и скорость в городе у всех 40-50 км в час. Кстати, место в гостинице нашел с огромным трудом, – сказалась гонка «Формулы-1», которая там проходила. Итак, пару дней в Барселоне, и – вперед, к Гибралтару!

**7 мая 2003 года.** Картахена. Звучит гордо, но ничего особого город из себя не представляет. Вот испанки – это класс! Слышал я, что андалузские девушки – самые красивые в мире, и это действительно так и есть. Дальше были горы – Кордильеры. Тяжелые горы,

**Все, что раньше забыл – припомнил, о чем никак не удавалось подумать – подумал, чего никак не мог решить – разрешил и определился.**





**...на пароме за 45 минут и 60 долларов перебрался аж в Африку. Африканцем помотался по горам местным...**

скажу я вам. Дождь, холод, ядренные повороты, а уж при обгоне как из-за фуры шандарахнет ветром (извиняйте, но другое слово здесь не подойдет), так порой на целый метр отбрасывает. Руки хорошо накачал в этот день. Красота неопишуемая. Так в ночь на 8 мая добрался **до Гибралтара**.

**8 мая 2003 года.** Вот чего я никак не ожидал. Вот расплата за мою школьную тройку по географии. Город Ла-Линеа упирается в мыс Европа, эта большая каменная глыба и есть Гибралтар. Вот только Испании он не принадлежит, а владеют им англичане. Стратегия, видать, у них такая. И, естественно, без визы английской туда не пускают. Зато испанцы, все по тем же стратегическим соображениям, владеют частью африканской земли, что прямо через Гибралтарский пролив. Так вот, я на пароме за 45 минут и 60 долларов перебрался аж **в Африку**. Африканцем помотался по горам местным, попытался пробраться в Марокко через границу, пофотографировался с солдатами испанского горного гарнизона, и назад, на паром. Да делать там, собственно, и нечего. Марокканцы кругом бедные, на меня смотрят – прямо все отнять и сожрать меня готовы. В общем, я лучше обратно в цивилизацию – все-таки один я.

**9-16 мая 2003 года.** Возвращение. Думал: не торопясь так, обратно поеду, да, видать, привык уже быстро передвигаться. Комфортная скорость стала повышенная. Напрягался больше 200 км в час, а расслаблялся порой уже от 170 и ниже. Хорошо, пробки все объезжаю, в день по 600-750 километров делаю. Вот и еще на три денька себе отдыха устроил, остановившись на Лазурном берегу французской Ривьеры (кстати, вернее бы говорить не «на Лазурном», а «на Ажурном», и с французским «е» впереди). Городок Ле Кап де Агд – отличное место, русских, говорят, почти что не бывает. Море, солнце – **просто класс!** Питание на обратном пути в дериушках вдоль трассы





**17 мая 2003 года в 4 часа дня на 96-м километре шоссе «Скандинавия» разбился на Yamaha FJR1300 главный редактор Журнала «МотоГиг» Михаил Солнцев. В день гибели Михаил возвращался из европейского мотоцикла и смерть настигла его уже на родной земле.**

**Волновался, думал, что рискую – а, выходит, зря. Наслаждение – не передать. Так что – байк надежнее, сборы потщательнее и в путь!**

вполне сносное за 10-15 евро обед. Гостиницы за 30-50 евро в сутки, если вдоль дороги, а в деревушках, говорят, еще дешевле, но я не заезжал. Фоток много делать не получилось – часто просить всех вокруг крайне неудобно. В общем, нафантазированных мною сложностей оказалось гораздо меньше. В Питере, незадолго до поездки, мотик на площади Стачек **завалил на бок** уже при 30 км в час, а тут около 8000 прохвятил и ничего. Из поломок – сальник одного переднего амортизатора накрылся. Из неудобств – при 180 км в час и больше мотик колбасит по трассе почти до потери управляемости.

**Выводы.** Волновался, думал, что рискую – а, выходит, зря. Денег, конечно, это удовольствие стоит, но наслаждение – не передать. Так что – байк надежнее, сборы потщательнее и – в путь! Группой в два-пять байков мотодальнойой – это самое лучшее развлечение!



## 1-е Байк-Шоу

состоялось в Пушкинском районе с 30 июня по 1 июля 1995 г.

В нем приняло участие около **5 000 человек**.

В программе шоу проходили мотосоревнования и конкурсы, выборы «Мисс Байк-Шоу», армрестлинг, дансинг, фейерверк; выступали «Черный обелиск», «Моральный кодекс», «Неприкасаемые», «Коррозия металла», «Цветы», «Тайм-Аут», «Ва-БанкЪ», «Кроссрудс», Вл.Кузьмин и другие.

Приоритетной на Байк-Шоу была спортивно-зрелищная часть программы, а количество зрителей составило **12 000 человек**.

В шоу принимали участие лучшие модельные агентства столицы, а информационными спонсорами выступили «Аргументы и Факты», «Русское радио», «Радио-Классик», «Европа-Плюс», «106,8».

оценкам, составило **от 40 000 до 50 000 зрителей**.

Программа Шоу была посвящена Спартаку – человеку, который выбрал Свободу.

Завершением программы стало лазерное шоу в ночном небе.

## 6-е Международное Байк-Шоу

было проведено в день города при поддержке правительства Москвы

# История проведения мотоклубом «Ночные волки» ежегодных байк-шоу в России

## 2-е Байк-Шоу

проходило с 29 августа по 01 сентября 1996 г.

в Мытищинском районе, количество участников возросло до **8 000 человек**,

были гости из стран Европы и США. К Байк-Шоу проявили внимание практически все российские и западные СМИ.

## 3-е Международное Байк-Шоу

проводилось в дни празднования 850-летия Москвы и было включено в программу основных мероприятий праздника.

## 4-е Международное Байк-Шоу

прошло с 21 по 23 августа 1998 г. и собрало **25 000 зрителей**.

В концертной программе выступило в два раза больше музыкантов по сравнению с прошлым годом, были задействованы боевые вертолеты и бронетанковая техника.

## 5-е Международное Байк-Шоу,

проведенное в конце августа 1999 года, стало последним Шоу уходящего тысячелетия. Число зрителей, по разным

и Московской области в рамках празднования дня города.

Число зрителей **превысило 50 000 человек**,

а программу Байк-Шоу CNN назвала беспрецедентной.

Программа «Время» дала 3-минутное прямое включение в 9-часовые новости, репортажи о Байк-Шоу в тот же день прошли в новостях всех телеканалов.

## 7-е Международное Байк-Шоу

пройдет в Санкт-Петербурге в рамках празднования 300-летия города.

ВПЕРВЫЕ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ МОСКОВСКОЕ БАЙК-ШОУ!

# NIGHT WOLVES

ПРЕДСТАВЛЯЕТ

300 ЛЕТ Г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГУ



2003

# BIKE SHOW

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ФЕДЕРАЦИИ ПАРАШЮТНОГО СПОРТА  
СПОРТКОМИТЕТА Г. МОСКВЫ

**8-10 АВГУСТА**

МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ БАЙК-ШОУ



СБОР КОЛЛЕКТИВА Г. МОСКВА





иногда стыдно за такие вот «клубы». Один мощный клуб лучше, чем много маленьких и слабых, к тому же постоянно грызущихся между собой, выясняя, кто из них круче – такое в байкерской среде совсем не редкость. У сильной страны должен быть сильный мотоклуб.

**«МГ»:** Отделения «Night Wolves MG» раскиданы по всей России, а также в ближнем зарубежье – Саратов и Нижний Новгород, Харьков и Минск; география старейшего мотоклуба России довольно обширна. Как сложилось, что в Санкт-Петербурге нет отделения «NWMG»? Казалось бы, клуб должен быть заинтересован в открытии своего отделения в таком городе, как Питер?

# Хирург

**«МотоГид»:** Еще не так давно многие говорили, что «Ночные волки» ведут крайне агрессивную политику по отношению к другим клубам, мотивируя это тем, что в России должен быть один мотоклуб. В последнее время разговоры на эту тему несколько поутихли – означает ли это, что «Ночные волки» изменили свои взгляды?

**Хирург:** Нет, мы по-прежнему считаем, что в России должно быть **одно мотообъединение**, разветвленное по всей стране. Впрочем, мы считаем, что каждый сам решает, как ему жить, и никому свое мнение не навязываем. Если собирается кучка людей и объявляет себя клубом – это их дело. Просто не многие могут соответствовать уровню клуба, боятся ответственности, не могут решить простых проблем – это, безусловно, понижает авторитет байкеров, я уж не говорю о зарубежных мотоциклистах, перед которыми

**Хирург:** Здесь все просто: мы не создаем свои отделения искусственно. Если в каком-то городе находится группа людей, желающих вступить в наши ряды – они обращаются к нам, а мы уже принимаем решение – открывать там свое отделение, или нет. Все наши отделения – это самостоятельные группы, мы лишь координируем их работу. Не так давно, кстати, к нам приехала группа из Латвии, с просьбой открыть отделение «Ночных волков» в их

стране. Я это к чему говорю – даже байкеры не из России хотят быть частью большой организации, а не маленьким безвестным клубом. Чем больше клуб, тем больше возможностей. Однако мы не ставим перед собой только какие-то масштабные задачи; любой из нас – в первую очередь представитель клуба. Проблема одного человека – это проблема клуба; сообщая любые вопросы решаются проще, быстрее и эффективнее.

А что касается **Санкт-Петербурга** – найдутся в нем люди, серьезные и ответственные, которые захотят вступить в состав «Ночных волков» – значит, создадим наше отделение, не впопых.

**«МГ»:** Не так давно в Моск-

**символику** и атрибутику – явление чуждое, у нас они обречены на провал. К тому же, ни для кого не секрет, что основную часть средств клуб получает криминальным путем – наркотики, оружие... Лет десять назад у нас им было бы просто раздолье. Сейчас в России медленно, но верно наводится порядок, так что вряд ли они будут здесь процветать. Думаю, что бороться с ними не имеет смысла – в очень скором времени они сами себя изживут.

**«МГ»:** Ну, и вопрос, который интересует, наверное, всех, кто так или иначе связан с мотоциклами – с 9 по 11 августа в Санкт-Петербурге пройдет Mad Max Show в честь 300-летия города. Все знают, что шоу «Ночных волков» – лучшие в стране. Что-нибудь о предстоящем мероприятии расскажешь?

**Хирург:** Нет, рассказывать ничего пока не буду – в-первых, подготовка еще идет, и говорить что-то заранее сложно; во-вторых, не хочу, чтобы пропал эффект неожиданности.

**«МГ»:** Еще пара вопросов: станут ли шоу от «Ночных волков» в Питере традицией? Сколько будут стоить входные билеты?

**Хирург:** Шоу в Санкт-Петербурге – это наш подарок ко дню рождения города. В Москве будем делать шоу и дальше, а в Питере – вряд ли. Слишком много

**Один мощный клуб лучше, чем много маленьких и слабых, к тому же постоянно грызущихся между собой. У сильной страны должен быть сильный мотоклуб.**

ве открылось отделение «Hell's Angels MG». Клуб существует уже давно и зарекомендовал себя, как организация, смотрящая на конкурентов, мягко говоря, без восторга. Как относятся к этому «Night Wolves MG»? **Хирург:** Да никак не относимся. Они нам не мешают, мы им тоже. Будут проблемы – будем решать. Я считаю, что они у нас просто не приживутся, не забывай: Россия – православная страна, любые организации, использующие **сатанинскую**

сложностей и затрат. Про стоимость билетов пока могу сказать только приблизительно – думаю, что-нибудь **около 150 рублей**. Наши мероприятия некоммерческие, мы не срубаем на этом денег, и всегда старались сделать их максимально доступными для всех, а значит – недорогими. Бывало, что и пропускали людей без денег. Кстати, «без денег» – не значит «бесплатно»: входной билет придется отработать; например, помочь в уборке территории после шоу. Желающих посетить шоу «на халяву» не пропустим, конечно. Также не будем пропускать и людей с какой-либо сатанинской символикой и атрибутикой – отношение к ним у нас давно сложившееся и неизменное.

А всем остальным двухколесным собратьям – добро пожаловать!

**Встретимся на Mad Max Show!..**

С 23 по 25 мая в Культурно-выставочном центре «Евразия» прошел Tattoo-фестиваль, идейным вдохновителем и организатором которого стал питерский татуировщик Кирилл Тотай. Программу фестиваля обещали обширную и интересную: более десяти номинаций лучших tattoo различных стилей и направлений, боди-арт, пирсинг, скарификация. В качестве развлечений для гостей и участников были предложены стрип-шоу, живые выступления питерских групп, холодное пиво... И вот как все получилось...

### День первый. Начало.

Погода радовала солнцем и безветрием, день, половина третьего, КВЦ «Евразия». На ступеньках неспешно попивают пиво первые прибывшие мастера. Начинают подтягиваться жаждающие отнюдь не хлеба, но зрелищ. Внутри заметное оживление, решаются последние организационные вопросы, участники готовятся к работе, на сцене отстраивают свет и звук, грянет официальное открытие.

И вот... на сцену выходят ведущие – Фео и Ольга – поздравления с открытием, пожелания удачи, последние наставления и – вперед!!! В течение семи часов шла напряженная работа мастеров, доделывали уже начатые tattoo, начинали делать новые, постоян-



## Первый петербургский



но кому-то что-то прокалывали, жужжали машинки, всех счастливых обладателей натальной живописи приглашали сфотографироваться «для истории».

День близился к завершению, кто-то уже получил первые дипломы и призы и настроился отдыхать... В целом день получился слегка сумбурным, но наполненным позитивом. Завершился он около одиннадцати часов вечера выступлением группы «Враги».

### День второй. Разгар.

В субботу народу подтянулось больше. Номинация за номинацией, диплом за дипломом... Жюри из лучших мастеров в спорах рождало истину. Споры были горячие, и порой места приходилось делить между двумя участниками.

Больше всего запомнились лучшая женская цветная татуировка сделанная В-Ю и лучший женский реализм – фрагмент «Дамы с горностаем» Леонардо да Винчи от Тотай Кирилла. Фотоаппараты щелкали, не переставая, камеры не выключались. По залу дефилировали едва прикрытые узорами боди-арта девушки. На сцене звучала «Психея», создавалось ощущение, что все уже давным-давно знакомы...



# Tattoo-фестиваль

замемку от Alla S\_nezhnaya

### День третий и последний.

Остались самые стойкие гости, народ пришел часам к пяти вечера. Мастера торопились доделать свои работы, гости торопились отдаться в руки профессионалов, чтобы успеть проколоть или набить себе уже хоть что-нибудь, лишь бы не упустить момент. Вручались последние дипломы, а впереди были заключительные аккорды – экстрим-пирсинг-шоу и выступление группы «Scang», которая и завершила фестиваль. Потом еще был фуршет, но лично у меня сил не осталось.

Вот так – оттремело, прошло, немного грустно было расставаться с новоприобретенными друзьями, но наконец-то появилась возможность отдохнуть. Больше всего порадовало отсутствие драк, дебошей и легкая приятная атмосфера, царившая на протяжении всего фестиваля. Говорят, в следующем году все повторится, а может раньше... поживем-увидим.





# Через три границы

Продолжение. Начало в №13-2003

Встреча оказалась действительно достойной, чтобы на нее так торопиться. Около сотни польских и белорусских байкеров собрались в шикарном загородном пансионате на очередной зимний слет клуба «Gold Wing of Poland». Несмотря на то, что наш мотоцикл совсем не Gold Wing, нас приняли как братьев. Весть о нашем появлении мгновенно разнеслась по всему пансионату, и мы, раздетые как Деды Морозы, с огромными баулами за спиной, оказались окруженными толпой людей в огромном холле. Вот он – **момент славы!** Не успели сесть за стол, как нас тут же завалили едой, питьем и вопросами. В процессе общения вдруг на столе оказалась большая черная шляпа, которая начала наполняться деньгами. Такого подарка мы не ждали! Деньги были собраны для нас от чистого сердца, и не принять их мы не могли. Кроме того, мой друг Ричард Шафранец, узнав, что у меня послезавтра день рождения, подарил мне свою жилетку со всеми регалиями.

К концу вечеринки поляки захотели купить наш «Урал». Один из байкеров готов был приехать за мотоциклом в Нюрнберг и купить его там, уже после того, как мы достигнем своей цели. На этом и договорились.

Наутро мы распрощались со всеми и двинулись по обледеневшим колеям польских дорог в направлении Германии. Трасса, действительно, была в ужасном со-

стоянии. Ширина проезжей части не позволяла разехаться двум «фурам», глубокие колеи на асфальте и отсутствие объездных дорог в городах не позволяли проехать более трехсот километров в сутки. Но радовала уступчивость водителей и вкусная, сравнительно недорогая еда в кафе. В этот день у нас состоялась вторая, за все наше путешествие, ночевка в гостинице. Ночь застала нас во Вроцлаве. Останавливаться лучше всего за городом, как мы и сделали, в маленьких гостиницах на 2-3 номера. Их можно узнать по вывеске «Hotelik». Ночлег там стоит **от 25 \$ за двоих.**

Кто хотя бы раз проезжал границу в Герлице, никогда не забудет участок польского «автобана» перед





**Немецкий автобан и русский мотоцикл – это две несовместимые вещи. Такое ощущение, что стоишь на месте.**

таможенным постом. Это около 100 км «стиральной доски». Руль выпрыгивает из рук, ноги слетают с подножек, и вообще, быстрее 40 км/ч лучше не разгоняться, чтобы не вылететь с дороги.

Подъезжаем к границе. Двадцать минут в очереди, штамп в паспорте, и вот она – Германия! Но мою радость омрачил неудачный обмен валюты. Поменяв 300 злотых на евро, я потерял около трети первоначальной суммы! Еще раз повторяю, никогда не меняйте деньги на границе!

**Немецкий автобан и русский мотоцикл – это две несовместимые вещи.** Такое ощущение, что стоишь на месте. Так как ограничение скорости отсутствует, все едут – кто сколько «вы-

жмет». Мы выжали 90 км/ч. С такой «сумасшедшей» скоростью в считанные часы долетели до Дрездена. Начинается самое интересное – встреча с первым немецким клубом «Allround Bikers Dresden». Но сначала нужно им позвонить и объяснить – где мы находимся. Это оказалось очень сложно, «на пальцах» по телефону не объяснишь, а немецкий язык мы не знаем. Пришлось **объясняться по-английски**. Полчаса со словарем сочиняли нужную фразу. Теперь, главное, чтобы немцы по телефону не спросили чего-нибудь, потому что ответить я уже не смогу. «Hello, I am Russian biker Alex, I stay near...» – выпалил я на одном дыхании. В ответ мне что-то сказали. «I am sorry, I not understand...» – это все, что я им ответил. Будем считать, что разговор состоялся, и за нами скоро придут. Так и случилось. При встрече общение пошло легче, что не можешь сказать – можно показать; язык жестов понимают все.

Хочу рассказать «в двух словах» о клубе «Allround Bikers» и о том, как мы вообще познакомились. Первоначально наше знакомство произошло по интернету. Я просматривал сайты немецких мотоклубов на нашем маршруте (надо сказать, было из чего выбрать). Моя стратегия была проста: открываю главную страницу сайта, если вижу черепа или смерть с косой, значит, в этом клубе нас не поймут и лучше

к ним не ездить. Эмблема «Allround Bikers Dresden» оказалась мне достаточно дружелюбной и я решил им отписаться. Вскоре получил ответ, что нас ждут с нетерпением и будут рады знакомству с русскими байкерами. Мы не ошиблись в выборе клуба, действительно, нас встретили замечательные люди. Вообще, **в восточной Германии** еще очень хорошо помнят советское присутствие, многие знают несколько слов по-русски, что было очень кстати.

Следующий день был особенно замечательный по двум причинам. Первая – мы, наконец, достигли конечной точки нашего путешествия – города Нюрнберга. Вторая – 10 декабря – мой день рождения. Подвели итоги: 12 дней и 3600 км пути, две стертые до дыр покрышки, два отморожен-

ных пальца на каждой руке, израсходовано **300 л бензина и 2 л масла**. «Урал» по прежнему чувствовал себя бодро и выглядел вполне товарно.

В свой день рождения я не остался без подарка. В Нюрнберге меня дождался мой новый мотоцикл Honda Transalp. Еще за два месяца до поездки я нашел объявление о его продаже на немецком сайте. Не долго думая, перевел через банк деньги Томасу, чтобы тот купил для меня этот мотоцикл. Мой немецкий друг сделал это для меня, за что я ему очень благодарен.

Я не буду во всех подробностях рассказывать о наших похождениях в Нюрнберге. Но о некоторых вещах стоит упомянуть. Прежде всего, Нюрнберг – это бывший центр мотопромышленности Германии. В былые годы там было более 70 мотоциклетных заводов. Наверное, самый известный из них – «Hercules». В городе имеется музей мотоциклов этой марки. Также Нюрнберг известен своим «Christmas Market». Это огромная рождественская ярмарка, где можно увидеть и попробовать все, что связано с этим зимним праздником. В общем, в Нюрнберге, как и в любом крупном европейском городе, можно найти занятия по любым интересам, были бы время и деньги. Я думаю, здесь будет неуместно расписывать все достопримечательности буржуазного мира, для заинтересованных существует множество журналов и интернетсайтов на любые темы. Мне же хочется вернуться к нашим мотоприключениям.

**12 дней и 3600 км пути, две стертые до дыр покрышки, два отмороженных пальца на каждой руке, израсходовано 300 л бензина и 2 л масла**



После приезда в Нюрнберг мы были сильно озабочены двумя проблемами. Это – кому продать наш «Урал», и где купить еще один подходящий мотоцикл для Вовы. Одним выстрелом мы убили двух зайцев. В немецкой газете «Alles», что значит «Всё», нашли объявление о продаже Honda Transalp в Мюнхене. Тут же созвонились с владельцем и поехали **смотреть байк**. А по дороге решили заехать к крупнейшему дилеру «Урал» и «Moto Guzzi» в Баварии – «Iwan Bikes». Там мы и распрощались с нашим мотоциклом, передав его в заботливые руки немцев всего за 400 евро. Покупка Хонды также прошла удачно, даже сторговали 300 евро с первоначальной цены.

Теперь перед нами стояла одна задача – вернуться домой. И, желательно, вместе с мотоциклами. Варианты

с погрузкой на поезд сразу отпали из-за массы проблем с отправкой грузов по железной дороге. Была также мысль **купить недорогой фургон** и везти мотоциклы в нем. Но так как у себя в таможене мы не оставили денег на депозите, через границу на автомобиле нас не выпустят. Оставалось одно – ехать своим ходом.

### **Часть вторая: На «Хонге»**

Но, перед тем как ехать, нужно оформить документы и получить транзитные номера. Все это можно сделать в Zullassungstelle (MPЭО). При покупке транспорта с рук, от владельца нужно только Brief (ПТС) и Kaufvertrag (купчую), которую заполняет сам продавец. Кроме того, нужно обратить внимание на TUV – это техосмотр, который должен быть действителен на момент выезда из Германии, в противном случае документы вам не оформят. После того, как мотоциклы и все бумаги оказались у нас, мы отправились в Zullassungstelle. Присутствие продавца не требовалось. Оформление документов заняло целый день времени и более 100 евро денег на каждого. Нам выдали международные техпаспорта, страховки и номера.

Далее нам предстояло подготовить мотоциклы к путешествию и закупить кое-какие нужные вещи.

**Александр Рубцов, г. Тольятти**

**(Окончание в следующем номере)**

**Теперь перед нами стояла одна задача – вернуться домой. И, желательно, вместе с мотоциклами.**



Вопрос об установке на мотоцикл музыки возникает не только у истинных меломанов, но и у тех, кто привык к удобству магнитолы в своей машине. Конечно, хорошо наслаждаться правильно настроенным выхлопом своего байка, однако иногда хочется чего-то большего.

Сейчас существуют фирмы, специализирующиеся на изготовлении аудиоаппаратуры для мотоциклов. Многие из предлагаемых устройств действительно будут очень полезны, если вы всерьез собираетесь оборудовать свой байк качественной аудиосистемой.

Прежде всего это **всепогодные стереодинамики**. Они крепятся на руле и разработаны с учетом экс-

подключать динамики практически к любой аудиоаппаратуре. Питаются эти малыши от стандартной бортовой электросистемы на 12 вольт, так что никаких дополнительных батарей или аккумуляторов не требуется. Стоимость таких динамиков довольно высока – порядка 300 долларов, однако они позволят получить качественный и мощный звук даже от простенького кассетного плеера.

**Пульт дистанционного управления аудиосистемой.** Представляет собой переключатели и регуляторы громкости, устанавливаемые на руле. Выполняется также обычно в хроме, причем все внутренности также защищены от негативных погодных явлений. Такой пульт органично вписывается в общий вид руля и позволяет выполнять все основные манипуляции со звуком. В принципе, подобный пульт можно сделать и самостоятельно, причем расположить все необходимые кнопки согласно своим личным пожеланиям.

**Сумочка для плеера.** Закрепляется практически в любом удобном месте и надежно защищает сам плеер от дождя и пыли. Существует огромное количество модификаций для совершенно разнообразной аппаратуры – под кассетные и mp3-плееры, для мини- и компактдисковых проигрывателей и даже для

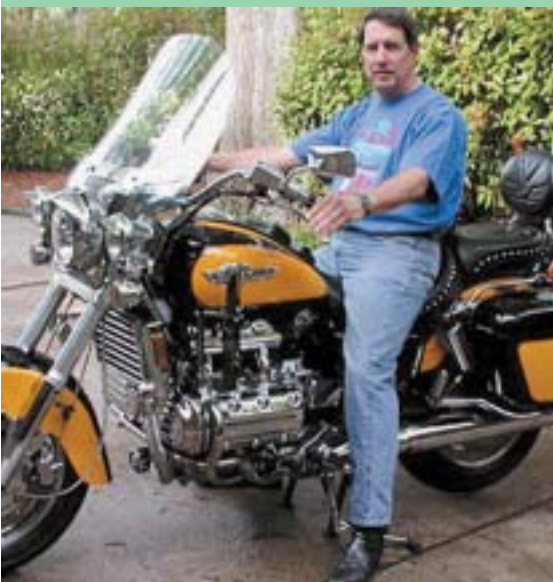
## Аудиосистема для мотоцикла

плутации при любых погодных условиях – все внутренности залиты эпоксидной смолой, что не позволяет проникать влаге. Хромированное покрытие удачно их вписывает в оформление практически любого мотоцикла.

Характерной особенностью таких динамиков является **встроенный усилитель**, что позволяет получать выходную мощность до 25 ватт, а это очень и очень не мало. Этот усилитель также позволяет

полноценных автомагнитол. Материалы и расцветка таких чехлов также обычно ограничиваются лишь фантазией авторов – это пластик и замша, мех и брезент, ткань и кожа. Сама конструкция не представляет никаких сложностей, поэтому многие делают такой чехол самостоятельно или приспособливают под него одну из сумок, уже установленных на байке.

**Кofры со встроенной аудиоаппаратурой.** Это необходимо, если ваша аудиосистема представляет собой серьезную магнитолу, а тем более, если вы желаете дополнительно установить усилитель, CD-чейнджер или еще что-то, что явно будет не к месту при размещении на виду. Полноценные и качественные кофры позволяют не только убрать с глаз всю эту технику, но и будут гарантировать сохранность оборудования не только от погодных условий, но и от рук различных любителей чужого имущества.



Все подобное оборудование позволяет оснастить мотоцикл хорошим звуком, однако посмотрим на законченный вариант – полностью «озвученную» **Honda Valkyrie.**

Голосом служит аудиосистема Kenwood с 10-дисковым CD-чейнджером, установленная совместно с аппаратурой фирмы J&M Audio. Специально была разработана крепежная пластина, которая позволила установить аудио-аппаратуру в боковом кофре производства Grifter. Сам звук передается на «всепогодные» динамики производства J&M, установленные на руле. Там же установлен и пульт дистанционного управления звуком, при помощи которого можно не только включать и выключать воспроизведение и выбирать аудио-треки, но и менять диски. Слева отдельно установлен регулятор уровня громкости.

Тестирование качества звука производилось как при езде по загородному шоссе так и при поездке в городе. Система надежно работает, делает возмож-

**Хорошо наслаждаться правильно настроенным выхлопом своего байка, однако иногда хочется чего-то большего.**



ным прослушивания музыки на скоростях до 130 км/ч, причем сквозь закрытый шлем-интеграл. Сама система, оказывается, очень скрашивает ожидание в пробках, да и просто возможность прокатиться с ветерком под музыку любимого исполнителя придает еще большее удовлетворение от любой поездки. За городом, особенно при дальнбое, с музыкой время летит намного быстрее, это позволяет немного меньше утомляться, а это в свою очередь отражается как на внимательности, так и на общем впечатлении от вояжа.

*С сайта «В стиле Чоппер» – [www.chopper-style.ru](http://www.chopper-style.ru)*



## Лоу Ивер **Засада** (из записок амазонки)

Поздние возвращения домой часто чреваты смешными историями. Пейзаж тот же: ночь, ни души, фонари уже погасли. Подъезжаю к своему дому, уже вижу родные окна. Вдруг наперерез кидается встречная машина с признаками ГИБДД. Да так резво, что чуть не врежется в бордюр и глохнет от неожиданности. Я вовремя увиливаю в сторону, притормаживаю и думаю – ехать дальше или вернуться? Может, у них что-то случилось? Разворачиваюсь, еду к ним. В это время оживший безумец со скрежетом лихо разворачивается и снова кидается мне под колеса. Из распахнувшейся двери выпрыгивает нечто круглое в форме и катится в моем направлении. Ростом с меня, только раза в три объемнее. Грозно сверкая очами, угрожающе прижимая руку к воображаемой кобуре, «мячик» рычит что-то невразумительное, а в конце – про документы. Моя форма одежды и шлем, как всегда, не выдают информации даже о первичных половых признаках. Хочется поглумиться. Пискливым до отвращения голосом спрашиваю: «А что случилось?». «Мячик» подпрыгивает и изумленно, пытаясь разглядеть лицо, говорит: **«Ой! Девушка! Да еще красивая!»**. Потом, оглядывая мотоцикл: «И мотоцикл хороший!» – и уже безнадежно – «Да и документы, наверное, в порядке... А я-то думал – рокера поймал!» – разворачивается, и уходит, страшно разочарованный, даже не взглянув на эти самые документы...



**Honda, которая всегда** считалась наиболее консервативной компанией из «большой четверки», удивила всех, представив свой новый проект – Rune. Для Rune был использован 1832-кубовый шестицилиндровый двигатель от Gold Wing. Группе разработчиков было сообщено, что конечная цена проекта не должна быть препятствием – такое произошло впервые за всю историю компании! Конечный результат – Honda Rune – скоро можно будет приобрести за \$25,499 (\$26,999 для версии с хромированными колесами).



**Новый прототип** Norton «Combat» сделан на базе за рекомендовавшего себя Norton «International». Но если «International», играет в элементах стилистики прошлого, то «Combat» – Norton для 21-го столетия – современный, энергичный, светлый и проворный. Это первый реальный streetfighter фирмы Norton,

сделанный не просто для показа. К сожалению, «Combat», скорее всего, так и останется прототипом, поскольку для того, чтобы сделать его серийным мотоциклом, потребуется слишком много финансовых вложений, а Norton на данный момент не может этого себе позволить.



**Aprilia выпустила** еще две версии шумевшего Tuono: 50 и 125. По отзывам, обе модели, несмотря на малокубатурность, ведут себя на дорогах практически так же, как их «старший брат». Ну, а если к этому добавить, что это потомки легендарного Aprilia Rs, победителя сотен гонок во всем мире, то поневоле проникаешься уважением к этим байкам.



**К 2004-му** модельному году один из самых популярных мотоциклов Yamaha – FJR1300 – получит следующие обновления: антиблокировочную систему (ABS), передние тормозные диски

большого диаметра – 320 мм, передние сигналы поворота, встроенные в обтекатель, отделение на передней панели для хранения небольших вещей, более высокое ветровое стекло, комбинированная окраска 2-х оттенков серебристо-бронзового.



**Honda отзываet** свои большеобъемные скутера Silverwing в связи с производственным дефектом заднего колеса. В Великобритании будут отозваны 600 проданных на ее территории скутеров Silverwing, в других странах количество моделей, которые придется отозвать, составляет 21395 штук. Производственный дефект распространяется на модели Silverwing, выпущенные с октября 2001 по август 2002 года. По словам представителей Honda, они не имеют данных о том, чем вызваны эти проблемы. Однако, что особенно актуально для наших дорог, фирма считает, что выбоины на плохом асфальтовом покрытии могут привести к поломке заднего колеса. По предварительным данным, убытки Honda вследствие отзыва скутеров, составят приблизительно 10 миллионов фунтов стерлингов.

**Оптимальным выбором для новичка, скорее всего, будет среднекубатурный (400-600 куб. см) байк. Байк меньшей кубатуры брать вряд ли имеет смысл – ресурс их невелик. 400-ки хороши для начинающих, но большая часть байков этого объема – внутрияпонские модели, и при их эксплуатации у вас возникнут проблемы с расходниками и запчастями, хотя в последнее время ситуация в этом плане несколько улучшилась.**

По типам мотоциклы можно разделить на классики, спортбайки, чопперы и эндуро. Лучший выбор для начинающих – **классик средней кубатуры**, как наиболее универсальный вариант – на нем можно будет поехать и по забитым машинами городским улицам и по пригородным шоссе. Все лучшие качества эндуро раскрываются на бездорожье, спортбайки хороши для скоростной езды по хорошему асфальту (где его только взять?), а на чоппере лучше ездить по загородным трассам – не спеша и с пафосом. Классик является разумным компромиссом, совмещая в себе (в той или иной степени) качества всех типов мотоциклов. Отъездив сезон на таком мотоцикле, пообщавшись с владельцами мотоциклов других классов, вы, скорее всего, разберетесь, что вам ближе – спорт, чоппер или эндуро. Впрочем, не исключено, что вы останетесь приверженцем классических мотоциклов. При выборе какой-либо конкретной модели стоит поговорить непосредственно с ее обладателем. Большинство мотоциклистов, несмотря на всклокоченные бороды и татуировки по всему телу, весьма дружелюбны. Ну, по крайней мере, если речь идет о том, чтобы дать какой-то совет по мотоциклам. Скажите, что собираетесь купить такой же, но ничего о нем не знаете – и, скорее всего, с вами щедро поделятся информацией. Впрочем, получая информацию, следует делать скидку на предвзятое отношение байкеров к своим машинам. Вряд ли владелец мотоцикла скажет, что, мол, **мой мотик – полное дерьмо**; скорее всего, поговорив с обладателями небольшого эндуро и огромного турера, вы узнаете, что и тот, и другой – мотоциклы, идеальные во всех от-

## Мотолитбес рубрику ведет Макс





ношениях. Так оно и есть – для каждого хорош свой байк. Определитесь, с тем, какой подойдет именно вам.

Собрав воедино информацию о том, для чего именно вам нужен мотоцикл (поездки по городу, дальнющей, бездорожье и т. п.), и определившись с его типом (чоппер, эндуро, спортбайк или классик), прикиньте примерную сумму, которую вы готовы потратить на мотоцикл и переходите к выбору конкретной модели.

Если нет возможности **посидеть на мотоциклах** друзей – пройдите по салонам, благо их сейчас довольно много. Хотя в большинстве салонов и висят угрожающие надписи, что сидеть, мол, запрещено – если продавец поймет, что ваши намерения серьезны и простираются дальше, чем просто посидеть на байке – вам дадут добро, не сомневайтесь. Конечно, просто посидев на мотоцикле, вы не узнаете, насколько он



**Поговорив с обладателями небольшого эндуро и огромного турера, вы узнаете, что и тот, и другой – мотоциклы, идеальные во всех отношениях. Так оно и есть...**

подходит вам, но хотя бы определитесь с тем, удобен ли он, комфортно ли вы себя чувствуете за рулем. Скорее всего, посидев на нескольких байках (чем больше, тем лучше), в какой-то момент вы почувствуете, что это мотоцикл – ваш. Определившись с моде-

лью, имеет смысл собрать о ней максимум информации, и лучше – не у человека, который ее продает. Если имеется доступ в Интернет – загляните на мотоциклетные форумы, поспрашивайте – вам всегда ответят, а если повезет – то и помогут при осмотре и покупке мотоцикла. Если же с Интернетом напряги – тогда вперед, на ближайшую мотоциклетную тусовку. **Ищите человека на том мотоцикле**, который вамглянулся. Хозяин вам и расскажет о плюсах, а главное – о минусах выбранной вами модели.

«МотоГуг» рекомендует:

**проведи лето с пользой!**



## Как общаться с ГИБДДшниками

МотоГуг 14-2003

**ГИБДДшники любят сюрпризы и шутки.** После того как Вы отдадите свои документы на проверку, попытайтесь развеселить сотрудника – скорчите какую-нибудь забавную рожицу или высуньте язык – словом, попытайтесь превратить идентификацию вашей личности в живой и увлекательный процесс. Наверняка сотрудник оценит Ваше рвение и попытается ответить взаимностью.

**Сотрудники ГИБДД часто беспокоятся о здоровье мотолюбителей.** Поэтому, перед тем, как показать аптечку по просьбе сотрудника, попытайтесь успокоить его демонстрацией различных медицинских приборов таких, как тонометр, фонендоскоп, приспособление для взятия мазков, геморроидальные свечи, средства от фурункулёза, а также массажное кресло. Расскажите о своём здоровье, а также здоровье своих близких. Продемонстрируйте сотруднику данные Ваших анализов – и только после этого покажите ему аптечку. Возможно, сотруднику захочется сдать анализы самому.

**Замечено, что сумма штрафа** прямо пропорциональна количеству времени, проведённому с сотрудником – поэтому сделайте ему приятное – потяните время: поддержите общий разговор, поговорите о его зарплате, Ваших налогах и ситуации в стране. Возможно, сотруднику Вы покажетесь интересным собеседником.

**В момент передачи законного штрафа** незаметно щелкните с сотрудником на память. Радость сотрудника от увиденной фотографии-экспромта смогут разделить также его коллеги и начальство, если вы вышлете эту фотографию в отделение ГИБДД. Возможно, от столь приятной неожиданности сотрудник прослезится.