Это тоненький глушитель и так далее.

**А что это давало? Какой- то имидж другой?**

Ну да мотоцикл, он менялся.

**Он становился каким?**

Ну был такой стильный и назывался Хардкор, его придумал один человек и его контора называлась Хардкором и после этого оказалось, что целого направления он оказался родоначальником. Вот оно называется Хардкор. Это несколько посадка вперед, вперед руки, вперед ноги, широкое колесо сзади, широкое колесо спереди, вилка на панели впереди сильно короткая, маленькие бачки, маленькие сидения, короткие крылья. Вот все это было признаком стиля Хардкор. Этот стиль был очень моден и в принципе к нему и до сих пор обращается очень много людей. Если я могу как-то влиять на выбор стиля, то я стараюсь, чтобы было все в гармонии, чтобы все друг другу соответствовало из деталей и с направлением мотоцикла самого

**А что значит в гармонии?**

Чтобы не выпирало ничего оттуда, чтобы переднее колесо было как-то связано с задним. Или наоборот, чтобы не было "приторной связи" между передним крылом с одной деталью, например, задним колесом. Это тоже раньше было модно - дизайн делать. Сейчас это уже стало немодно.

**Это когда как единое целое? Как монолит?**

Да, таких мотиков мы тоже много делали раньше. Сейчас, если говорить о тенденциях, не о моде, а просто о тенденциях, то скорее упрощение сильно идет. Чтобы мотоцикл на канделябр не был похож, такой в стиле Ампир. Навешают дохрена всего, не поймешь вообще просто, тошнить начинает, пока поймешь, что вообще конструктор хотел сказать этими всеми поворотами событий.

**Это какой-то минимализм что ли?**

Да минимализм, линии попрямее, цвета попроще, сочетания, не обязывающие ни к чему. То есть у мотоцикла желтый бак, например. Вот так вот в принципе сейчас, как правило его используют.

**А какие мотоциклы к вам чаще всего попадают в мастерскую?**

Харлей Дэвидсон.

**Они новые? Старые?**

Новые и старые, есть только что из салонов.

**Вот те, которые только что из салонов, они как правило какие части тюнингуют?**

Ну глушитель и руль самое простое как бы чаще всего. Сиденье иногда, иногда покраска. Приборы иногда, колеса, провода.

**А у глушителя какая-то форма должна быть особенная или что?**

Нет, просто звук.

**А, обычно звук.**

Обычно звук. То есть, есть красивые глушители, дорогие, но у них может хороший быть звук, а может быть и нет. Иногда мы очень дорогие глушители дорабатываем просто, чтобы они по нормальному звучали, в соответствии с тем, что хочет хозяин.

Иногда обычный родной глушитель переделываем так, чтобы у него был хороший звук при том же самом внешнем виде. Особенно это стало важным сейчас, когда на горизонте замаячил этот тех регламент. То есть мы делаем так, что глушитель остается выглядеть так, как он выглядит по заводу со всеми этими "чекухами", что они там все соответствуют. Мы его аккуратно открываем, чуть-чуть доделываем и закрываем обратно, так, чтобы этого не было видно. При этом он не орет. Он звучит так, что в принципе человек на улице не скажет у тебя точно глушитель переделывали и точно не скажет, что он звучит плохо. Это статусный момент, о котором мы морочимся 15 лет. И нашел вот какие-то решения, которые универсально действуют на какие-то определенные модели.

**А подвески, тормоза?**

Подвески, тормоза тоже меняем. Это немного другое направление.

**Ну а вот в этом направлении? Подвески, тормоза, управляемость?**

Производители альтернативы, там Ёлинзы всякие, чаще всего, мы не против.

**Ёлинз это подвеска, да?**

Подвески, да. Тормоза у Харлея в принципе неплохие. Так по заводу и чаще всего мы меняем просто сами тормозные диски скорее для внешнего вида, чем для каких-то характеристик. Потому что тормоза на Харлее сейчас сделаны неплохо. Совсем неплохо. И сделать их лучше мне кажется нам не получалось еще ни разу, хотя мы много раз пробовали, ну только размером диска тормозного и все, а так вот сама система на Харлеях сейчас высокого уровня. Одна их вещей, которая очень удалась производителю хорошо.

**А как отличается человек, который приобрел Харлей в салоне, пришел к вам или тот, который не пришел к вам, ну то есть человек, который тюнингует и не тюнингует?**

Просто одному повезло, другому нет. Одному дали в салоне телефон, другому нет. Хотя я работаю день тут, день в Харлее. То есть я прямо в дилерах работаю также как здесь. Также активно, как там. И официальная часть работы она такая же, столько же приносит занятий, сколько и здесь. Поэтому очень много шансов, что человек на меня попадет. Либо вообще с улицы, либо купив в салоне и задав вопрос в салоне одному из менеджеров, скорее всего он про меня услышит. Если он попадет, а если он не попадет, значит скорее всего менеджер решил, что человеку это не нужно, потому что я на него буду ругаться, на этого менеджера. То есть тут такая круговая порука. И это одна из особенностей этого всего направления, что нам не нужна реклама в СМИ, радио. Хотя у нас много друзей, которые готовы нам предоставить площадки для всего этого, бесплатные. Но нам это не нужно. По той причине, что работы достаточно и это является особым таким фильтром, который позволяет работать с интересными людьми, а не со всеми на свете.

**Понятно, любопытно. А вот все-таки типичный клиент тюнинг ателье, вот кто он?**

Человек с творческим взглядом на жизнь, по-любому. Не бедный. Или если бедный, то фанатично настроенный, в принципе такое тоже бывает. К ним особый подход.

**То есть не отказываете все равно?**

Не отказываем, как правило особый подход, то есть это не для широкой огласки. Но если человек вот с такими глазами там пришел, вот сделайте там мне. Сделаем особый подход и поможем. То есть не будет такого, что он сядет тут, развалится и будет смотреть как мы тут на него, пашем. Нет, мы сделаем так, чтобы он максимально приложил своих собственных усилий, чтобы сократить стоимость, максимально ему поможем. Чем сможем поможем сами.

**А вот человек пришел, у него единственный мотоцикл или как правило это один из?**

Нет правил. И так, и так бывает. И никого больше не знаю.

**А опыт вождения у него какой?**

Ну как правило уже есть. Есть и такие, которые сразу покупают автомат Калашникова и на нем учатся стрелять, есть такие. Но как правило мотоциклы такая тема, что она захватывает с самого начала. И интерес бывает еще до того, как человек заинтересуется Кастомом. Потому что Кастом это в принципе уже такая довольно таки высокая ступень развития мотоциклетной культуры, что человек приходит обычно не сразу.

**Кастом это совсем с нуля или это кастомизация имеется в виду индивидуализация?**

Ну, в принципе, кастом, когда это слово употребляется, я в него вкладываю чуть больше чем руль. Это серьезные изменения в мотоцикле. А то, что касается руля и глушителя, это скорее тюнинг, настройка, подстройка под человека скорее.

**А вот, если представить, что привезли какую-нибудь машину, какой-нибудь мотоцикл, для того, чтобы вы из него сделали кастом, ну или кастомизировали. Что обычно вы меняете? Какие изменения появляются?**

Колеса чаще всего, внешний вид чаще всего. То есть это баки, крылья какие-то, иногда эргономика, подножки.

**Для чего? Это технические характеристики? Удобство? Что здесь?**

Удобство и внешний вид. Иногда технические характеристики. Моторы помощнее какие-то, какие-то комплектующие в моторы, чтобы мотор побыстрее поехал. И тоже не могу сказать, чего больше бывает, то есть и того, и того много. И по моторам, подвескам, тормозам и по внешнему виду тоже много. Кого больше точно не могу сказать.

**Человек, приходящий за тюнингом, и человек, приходящий за кастомом, это разные люди?**

Пожалуй, да, хотя часто бывает, что человек пришел поменять руль, а остался тут на целую зиму. Часто так бывает тоже. То есть это вещи, про которые человек не знает, что это возможно. Поэтому он скажем мечтал о поворотниках, а получил полный мотоцикл новый. Тюнинг — это скорее причина обращения к нам, а чем это обращение закончится никто никогда не знает.

**Интересно. Я с вами про тюнинг хотела поразговаривать, а получается, что мы с вами про кастомизацию и про все вот эти интересные вещи.**

Ну просто тюнинг это вот такой процент времени, если все остальное время было что-то серьезное и глобальное. И тюнинг обычно делают те, кому недоступен более серьезный подход. Скажем так, по каким-то причинам. По психологическим или по этическим, по этническим даже.

**Даже оп этническим. Вот знаете, до конца не могу, но видимо потому что слишком короткое время прошло, когда я стала погружаться. Вот внешний вид. Когда мы говорим об изменении внешнего вида. Казалось бы, достойный мотоцикл изначально идет с завода, со своим имиджем, со своей историей, своими какими-то фишками, которых нет у других марок. И вдруг человек берет и говорит, я хочу что-то с ним сделать, хочу его изменить. Внешний вид хочу изменить. Чего он хочет добиться? Это уже Харлей. Это уже история. Это уже там РОУД 66 и так далее.**

Проблема в том, что просто такой же мотик стоит у него на парковке и он его захотел, потому что у него на парковке такой стоит. Он его увидел и захотел, а потом, когда он его купил, он подумал. Это как татуировка, знаете не хочется на пляже видеть такую же. Вот примерно также. То есть человек его покупает, потому что он клевый и сосед его хвалит, и он так завидовал соседу, что решил такой себе купить. А потом, когда он себе его купил, он решил, что теперь я такой же как сосед. А теперь следующий шаг будет - я хочу быть лучше соседа. Ну это нормально.

**А, то есть такая вот эволюция получается.**

Ну я конечно утрирую в принципе, но это так. Это может быть не сосед, а собирательный образ. Но в любом случае человек как-то принимает решение о том, что он покупает именно такой мотоцикл. Притом, что немногие люди ездят на тест-драйв и реально объективно исследуют вопрос. Вот этот мотик лучше, потому что вот у этого... И там составляет себе сводную таблицу характеристик. Все происходит вот так. И вдруг он западает ему в душу. Это очень эмоциональный вид транспорта. Просто что-то запало в душу и дальше уже хоть "кол на голове теши", ему уже больше ничего не надо, ему надо это. Чаще всего так бывает. Ну вот мотоцикл покупает, несмотря на то, что он купил не то, что он хотел, он понимает, что вот тут чуть-чуть можно и тут чуть-чуть.

**Вот интересно. Опять же с водителем разговаривала. Он мне показывает фотографию одного и того же мотоцикла, который с регулярность раз в год, что-то с ним происходило. Причем он каждый раз был другой. Сначала, я не профессионально смотрю, беленький, потом вдруг он превращается в некого такого красного монстра, знаете такого энергичного. А потом вдруг какой-то голубенький приятный мотоциклик появился. То есть это то же самое, да? Я думаю, то ли человек так меняется, вот мое восприятие, то ли это какие-то там тенденции?**

Нет, это человек меняется. Однозначно.

**То есть такие люди тоже есть?**

Да, конечно. Ну то есть, чтобы с одним мотоциклом такое происходило, чтобы это так вошло в историю... Было такое. Но в целом часто человек достигает какой-то цели с одним мотоциклом. Мы ему помогаем именно с тем, чтобы так было. Потом он этот мотоцикл либо продает, либо отставляет в сторонку и начинает не этот переделывать опять вообще в другой цвет. А следующий берет уже на уровне таком, который представляет себе.

**А построить, мы с вами имеем в виду, такую глубокую кастомизацию, это замена узлов каких-то, да?**

Построить это мотоцикл фактически заново придумать, начиная от рамы и все с самого начала. То есть остается покупного там только мотор и коробка, колеса и тормоза. Это вещи, которые нет смысла самому делать. А все остальное, вот у нас 4 стапеля там стоит для того, чтобы заново с самого начала, шаржами нарисовали, потом улучшили. Дорисовали, конкретнее в программу загнали, разработали. Человек принял. Все покрасили, нарисовали, все - пошла работа стапеля. Так что построить мотик - это с самого начала. Как это делает конфигуратор.

**То есть в вашей практике это тоже есть?**

Да. Это наше направление основное. Глушители и рули это просто то, что позволяет нам просто жить.

**А кто обычно заказывает такие мотоциклы? Кастом-кастом, с нуля просто.**

Все разные люди.

**Ну приблизительно.**

Вообще нет никаких общих черт.

**Какой-нибудь чиновник может прийти к вам?**

Может. Были такие.

**А бизнесмен?**

Да, часто чиновники, часто милиционеры, часто бандиты, часто журналисты, часто режиссеры, часто и актеры. Все, кто может это себе позволить.

**Чего они хотят?**

Всего конечно. Такого, чего ни у кого не было.

**Ну купил конфедерат и счастлив.**

Ну да, но они же продаются, тем не менее в каком-то количестве. А то, что предлагаем мы, это особенность нашего производства, что мы в единичном экземпляре это делаем.

**Для них это важно, что ни у кого такого больше нет.**

Да, да.

**Насколько интересно работать с такими людьми?**

Очень. Очень интересно. То есть бывает, что это трудные люди, но как правило, это вопрос не в трудности людей, а в трудности к ним найти подход. Но когда этот подход найден, офигенно всегда.

**А трудность в чем? Они слишком капризные? Или они не понимают?**

Не понимают, капризные, профаны, да. Как правило они что-то, на каком-то уровне себе представляют, иначе просто бы не отважились на такую авантюру, как владение мотоциклом. Это люди, которые уже всего добились, они умеют решать вопросы в направлениях, в которых я вообще не разбираюсь, иначе мы бы не добились этого всего. Эта модель перебрасывается и на эту ситуацию, когда человек приходит, он знает, что хочет, он пытается меня убедить в том, что так правильно, а не так. У нас с этим делом большой опыт и все легко очень рулится. Буквально недавно ко мне пришел человек, я даже думал я не справлюсь в плане переговоров. То есть, у него все очень четко, у него в голове есть четкий порядок того, как он это себе представляет. Он начинает рисовать и у него не сходится. Я его поправляю там раз, два. Потом он решил, что наймет дизайнеров, которые ему все сделают. Одного, второго, третьего, пятого, десятого и сказал я не могу больше уже. Давай, скажи, что мне делать. Я говорю, ну хочешь если, продолжай заниматься этими дизайнерами, а если хочешь, чтобы мотик строили, тогда ты делай что хочешь, а я просто пойду делать. И я просто пошел делать.

**А вы видели то, что дизайнеры рисовали?**

Да естественно. Я участвовал в этом процессе. Я им помогал, чем им было надо, я нисколько не ерепенился. Наоборот, я старался человеку помочь. В общем я говорил про то, насколько с человеком было трудно разговаривать. В итоге все закончилось тем, что сейчас это самый для меня удобный клиент. То есть он сказал, что все понял, давай дубась, а я буду просто иногда смотреть. Он приезжает, смотрит и говорит - Офигенно! Офигенно! Офигенно! То есть он со временем стал получать удовольствие от того, что он видит и он видит то, что он хочет. То есть он мне простыми вещами говорит, а нам их удается сделать и ему это нравится. И эта радость, эта энергия батарейкой такой является. Пожтому разговор о том, что кленты все какие-то простые это неправда, они все непростые. Но вопрос тут к подходу. То есть, вот через какое-то время он успокоился, он мне доверился, и он перестал внутри конфликтовать, расслабился и стал классным.

**А вот конкретно с этим человеком. У него это первый мотоцикл? У него не было или были?**

Нет, мотоциклов у него много. Он вообще спортсмен и много с технической точки зрения подкован больше других. Но самодельный мотоцикл у него первый.

**А самодельный мотоцикл это какая-то своя совершенно история, это не конкретная сборка?**

Обычно это серийный мотик и я на него просто делаю обвес. Просто дизайн только новый и все.

**А, то есть у него это не с нуля да?**

Не с нуля.

**А в чем проблема дизайнеров была? Вы говорили они приносили эскизы. Они не понимают чего он хочет или они видят это как-то по-своему? Или они техническую и дизайнерскую часть не могу слить?**

Да, не могут. Просто люди не представляют того, как это будет делаться. И когда, внешне красивая идея начинает обретать физические черты, она теряет свое очарование, потому что в самом начале были допущены фундаментальные упущения. Поэтому, когда мотоцикл выглядит клево и клиент соглашался, я его начинаю дорабатывать и с какого-то другого ракурса говорю, что такой проект в принципе невозможен. Да, проблема была такая. Просто люди имели недостаточный опыт в конструировании мотиков. Рисовать я тоже могу, но это не значит, что я могу сделать. Тоже самое с дизайнерами. Они могут нарисовать что угодно и будет выглядеть офигенно. Классно рисуют. Но это классная картинка, которую клево повесить, но вот, чтобы ее сделать, нужен другой уровень совсем. Нужно построить не один, не два, не десять мотоциклов, чтобы понимать, что здесь линия будет с другой стороны выглядеть вот так вот. Это важный момент и всех дизайнеров этот момент сильно подкашивает. Сейчас приезжал другой человек, он занимается профессиональным дизайном, занимается автомобилями, делает какие-то мотики клевые, клевый профессионал, делает рисунки. Все влево. И у него просто не хватило времени, чтобы побольше этим позаниматься, просто человек вскипел в конце и сказал, что не надо больше дизайнеров. То есть у меня все равно есть телефон этого дизайнера, и я еще постараюсь с ним поработать. Буду ему от этого мотика фотки присылать. Потому что мне такой человек пригодился бы в жизни. Если бы он согласился со мной работать, я был бы рад. Потому что у меня 3Д моделиста нет под рукой. Это делаю я сам, либо мы как-то это руками делаем.

**То есть он умеет работать именно с 3Д моделями?**

Да, он работает профессионально с приложениями.

**И при этом я так понимаю он неплохо соображает в целом.**

Да, во всяком случае в объемах он понимает и если ему обратить внимание, что здесь нельзя убирать, а здесь надо повыше, то это он легко понимает. Хоть у нас и встреча была короткой, но потом я видел результат этого разговора. Я понял, что у него царь в голове есть.

**Вот смотрите. Мне все время хочется, как исследователю, как человеку, который будет с этим материалом дальше работать, мне все хочется в какую-то системы привести. Я боюсь, что это задача будет очень сложной, потому что эта такая категория, которая с одной стороны очень эмоциональная, просто крайне эмоциональная, с другой стороны есть рациональные моменты. Я все пытаюсь выстроить некую систему. Вот владельцы премиальных мотоциклов - вокруг 2-3 млн. Я все-таки хочу понять, какие они бывают. Есть которые берут мотоцикл, садятся, уезжают и вы их не видите.**

Очень мало таких.

**Ага, а есть еще какая-то категория, которая приходит подкорректировать руль, выхлоп и так далее.**

Таких больше всех.

**То есть с одной стороны вроде бы они покупают бренд, они покупают историю...**

А покупают заготовку. 95% покупают заготовку, в той или иной степени подходящую. То есть людей, которые приезжаю, забирают и уезжают, чаще всего это люди просто покупают подарок кому-то. И приедет тот, кому это подарят. Такого, чтобы встретить Харлея совсем не переделанного - очень большая редкость. Особенно с современными мотиками. Если старинный мотик круто переделать, то современный - это не круто. хоть чуть чуть, но в одной мастерской, в другой мастерской, сам, 90 % с мотоциклами что-то делают.

**Есть такие, которые больше дизайнерской части уделяют время, внешней атрибутике? А есть такие, которые больше в техническую часть изменения вносят? Они как-то отличаются?**

Да, те, которые технической частью увлекаются, тех меньше. А по качеству - не проводил параллель. Чаще всего люди хотят изменить внешность - подножки, ручки и руль. А все, что связано с моторами, тормозами, подвесками... Подвески — это даже дань моде. Потому что не каждый человек может отличить хорошую подвеску от плохой, просто потому что для этого надо быть хорошим специалистом в этом деле. Есть просто любители по мотору поморочиться. Но обычно это заканчивается либо достройкой компьютерной и совсем редко это когда лезут в мотор и что-то там руками переделывают. Это вообще 1% людей, который к нам приезжает.

**А с другими марками? У вас же не только Харлеи?**

В основном Харлеи.

**С другими марками попадаются тоже?**

Да, да.

**А там какие в основном дела?**

Мы только внешностью занимаемся.

**Понятно. С этими мотоциклами только внешностью. Можете мне рассказать, что такое КИТ?**

Набор, который можно надеть на любой мотик определенной модели. Например, на Харлей такой-то модели можно взять КИТ расширения заднего колеса. Это набор деталей, которые можно поставить вместо штатных и мотик сильно изменится.

**А так чтобы его собрать, какие-то базовые детали?**

Нет. А с документами то как быть? Раньше это было, но это кануло в лету в 90-х годах.

**То есть это давняя история.**

Да. Это на заре еще. Когда мы только начинали. Сейчас коллектив много лет уже не меняется, но вот в самом начале 25-27 лет назад у нас было это. В самом начале эти КИТ байки были. Привозили коробку, покупался Харлей без документов, здесь делался, затем продавался. Или вообще какими-то путями делались документы, тогда можно было что-угодно делать и просто собирался КИТ байк.

**Почему не собрать его на заводе? Не купить его с завода? В чем вот эта фишка?**

Нет таких мотиков, которые по заводу так бы выглядели. Тем более, что это Харлей Дэвидсон.

**А КИТы кто делает? Производители?**

Сторонние производители. Иногда это вообще 20 производителей, а кто-то один собрал их в одну кучу в один КИТ.

**И сказал им, что их всего этого можно сделать вот это?**

Да.

**То есть история старая и непонятно как регистрировать?**

КИТ байков сейчас нет. Можно купить КИТ байк старого мотоцикла 50-60 годов, но придет коробка деталей и по документам его нельзя будет зарегистрировать, но зато он будет выглядеть как мотоцикл тех времен, только новый. Это будет колесо от того, мотор от этого, бак от того, рама вообще непонятно от кого. Но все будет выглядеть хорошо, все будет собрано. Мотоцикл можно будет заводить и ездить.

**То есть внешне от будет таким же?**

Точно таким же. Такие КИТ байки сейчас продаются и редко я видел такие и ездил на таком мотике. И у меня есть опыт их обслуживания и ремонта. И если и говорить и КИТ байках, то только о таких. Все остальное не имеет смысла.

**А обслуживание вы тоже выполняете всего мотоцикла?**

Димон как раз занимается тем, что обслуживает, ремонт, сборка, механические детали. Вот все это Димон. То есть у нас все делает все. Я умею варить, а он умеет крутить.

**Есть ли какие-то проблемы с облуживание Харлей Дэвидсон, запчасти?**

Никаких. Все есть, все доступно. Вопрос только времени.

**А вот возвращаясь к вопросу про постройку байка. Они все-таки на базе Харлея собираются?**

Часто бывает, что маленький кусочек рамы остается с номером.

**А все остальное вручную фрезеруется?**

Гнется, варится, покупается. Моторы, подвески. Что можно делать - делаем. Что человек хочет купить - покупаем.

**Как человек формулирует задачу?**

Не сразу. То есть это задача понять задачу. Садимся, сначала рисуем. Если ему есть что показать, там картинку из интернета или журнала, то садимся и смотрим. И я для себя пытаюсь сформировать образ. Потом рисую этот образ. И если я попадаю, то дальше это конкретизирую. До того момента, пока человек не скажет, да ты понял. Все, делаем.

**Приходит и говорит, допустим, я хочу брутальный мотоцикл или я хочу такой, чтобы во дворе все упали. Как формулируется все-таки?**

Так примерно и формулируется. Нет какого-то общего языка выражения эмоций. Поэтому обычными доступными словами моя задача понять, что человек хочет. И судя по тому, что люди заказывали у меня раньше, я могу понять, что означает слово "брутальный", что значит "чтобы во дворе ахнули". Это для меня понятные маркеры.

**"Брутальный" что значит? Что большой?**

Черный, матовый.

**"А, чтобы во дворе ахнули"?**

Широкое колесо сзади и лампочек побольше.

**Понятно. Еще какие-то варианты есть? Когда человек формулирует задачу.**

Да, конечно. Спортивный или неспортивный, боббер... То, что считается заводским это не очень сейчас модно. Это завод считает это боббером и рекомендует всем покупателям считать это боббером. Но это не значит, что люди, разбирающиеся в стиле, будут называть это боббером.

**А как выглядит заводской боббер?**

Как угодно. Вообще боббер это мотоцикл на толстых колесах, спереди и сзади. Ну на высоких.

**Собственно и все?**

Чем меньше всего на нем будет, тем больше он боббер.

**В чем проблема снял и поехал, поменял колеса...**

Не поедет. Или не влезут колеса. Или управляться не будет. Или смотреться не будет. То есть это не простая затея - просто взял колеса и перевернул. Для того, чтобы они вписались, как положено, должно быть еще несколько особенных узлов и линий.

**Хочу Вам кое-что показать. Даже не знаю с чего начать.**

Знаю людей, которые так круто рисуют, в плане детализации. Я так не могу рисовать. Круто нарисовано.

**Я вам сейчас покажу эскизы и типичные характеристики нового мотоцикла, который планируется выпускать в сегменте "ПРЕМИУМ". Пока это только наброски, пожтому будем относиться к ним, как к эскизам. Так, посмотрите, есть такой вариант, это первая группа. Что скажете? Первое впечатление?**

Сильно напоминает BMW и не вызывает особого отклика в душе.

**Как бы вы стиль описали? Прилагательными: "Брутальный"...**

Футуристичный туринг.

**Это хорошо или плохо?**

Это может проканать, а может и не проканать. Если вот делать предложение по производству. Я много об этом думаю, по причине интереса к производству мотоциклов в России. Возможно это хороший мотоцикл, возможно нет. Может прижиться, может нет. Очень такой революционный чем-то.

**А что в нем революционного?**

Отсутствие вилки, пропорции необычные. Слишком много "мяса", внешнего объема. При этом он скорее эгоистичный, чем для двоих людей. Сидение не показывает заботы о втором пассажире. Эгоистичный, но по дизайну - спорный мотик.

**Почему спорный?**

Профессионально исполненный, но без оглядки на то, как развивался мотоциклетный дизайн вообще. Половина вещей относится к 80-м годам.

**Например?**

Стоп-сигнал, блок стоп-сигналов. Это отсылка к 80-м годам. Это с одной стороны модно, но совершенно не вяжется со светодиодным, футуристичным внешне, обтекателем. И так тут много еще таких.

**Мне очень важно прям вот в детали погрузиться.**

На мой взгляд это попытка сделать футуристичным какой-то старинный мотик, ретро скорее. Много "мяса", без стремительных линий. Честно говоря, я не очень владею дизайнерскими словами, но на мой взгляд...

**Мне совершенно это не важно, просто вот как клиенты к вам приходят и описывают, точно так же. Меня это устроит вполне.**

То есть я сейчас не вдаюсь в технические характеристики, потому что я их просто не вижу, возможно у него будет просто суперуправляемость, ветрозащита. Но для туринга хорошо, когда есть защита ног от воды, от ветра. Защита рук, может она будет просчитана достаточно, чтобы защитить и голову, и руки.

**То есть он такой футуристичный, но такой тяжеловесный.**

Тяжеловесный, в нем нет такой стремительности и изящности. А сейчас это недопустимо на мой взгляд. То есть убрать стекло, и он уже современнее будет выглядеть. Но тогда зачем столько массы, если спереди будет современная хищная морда. Это хорошо выглядит, но появляется стекло и появляется какой-то от "восхода" бак и все это становится похожим на мотороллер "электрон".

**То есть непропорциональна эта тяжелая часть?**

Мне кажется идеи нет. То есть это работа хорошего профессионала, который не знает, что надо сделать.

**Если бы вам перепоручили это перерисовать, доработать, то как бы вы подошли у этому.**

Вот так отрезал бы. Все, что здесь и все, что ниже этой линии все бы убрал. Все, чтобы остался механизм "маятник" и глушитель. Чтобы здесь появилась дырень огромная. Тогда вот это все могло бы существовать.

**Это я себе пишу, чтобы не забыть. А вот что здесь не так или так? Про воздухозаборники, вообще ничего, а вот C и D?**

Ну это просто разные ракурсы.

**Насчет уникальности, вы сказали, что что-то напоминает это?**

Ну не сказать, что это хорошо. Потому что мотороллер электронный, это не то, на что хотел бы он быть похожим. Будь я мотоцикл, я бы не хотел быть похожим на мотороллер.

**Как вам кажется каким покупателям такой мотоцикл бы понравился?**

Каким-то бунтарям хорошо обеспеченным. Которые не хотят ничего такого, что есть у всех. Только такой скорее всего. Все остальные побоятся.

**А чего побоятся?**

Чего-то нового. Есть силуэты, которые сразу цепляют за душу, и ты говоришь, я буду ездить. Это не такой случай. Скорее я буду думать, а что скажет мой сосед.

**То есть это нужно быть очень смелым человеком?**

Да, смелым, решительным.

**Сам дизайн такой неоднозначный, по этой причине?**

По этой.

**Давайте я вам еще один вариант покажу. Есть еще вот такой вариант.**

Другая тема, современная. Здесь есть впереди объем. Такой сконцентрированный впереди. Так мог бы выглядеть современный "голдвинг" и даже в нем что-то есть от "голдвинга".

**В чем еще современность? Что делает его вот таким современным?**

Грани четкие, внятные. Большое сидение позволяет двигаться. Ветрозащита развита гораздо лучше, чем у предыдущего.

**Ветрозащита — это передняя часть, да?**

Да. Да и ноги тоже. То есть в принципе это похоже на концепцию какого-нибудь хорошего взрослого производителя мотоциклов.

**Например, кого?**

Хонда.

**Если можно сравните, это вот у нас В и А. Два варианта. Они разные.**

Разница только в ретро линиях. Ну вот здесь, на В, горизонтальные поверхности такие более спокойные, классические. Как молдинги на старинных автомобилях, решетки радиаторов там. Вот этот посовременнее, мне он нравится побольше. Здесь пофактурнее линии, рельеф понятнее, почетче, резче. Этот побольше мне нравится.

**Какие материалы здесь предполагаются?**

Пластика много. Вариантов немного. Карбон может быть. Много алюминия по-любому. Ну и все, алюминий и карбон, пластик.

**Это для каких потребителей?**

Для тех, кто BMW любит, Хонду, Голдвинги.

**Это разные люди, кто пользуется?**

Вот это я не знаю кто пользуется им. Мне не понятно. Ну с условием еще второго сидения. Потому что люди любят еще с подругами и чужими подругами путешествовать. Очевидно, что здесь заложена такая возможность. Ну вот эти вот две картинки хорошие.

**Вот это у нас А и С. А вот здесь и для ног все защищено.**

Ну да, здесь вот эта четкая линия говорит о том, что здесь есть большой рельеф, а это значит, что здесь есть защита для ног. Нога стоит внутри вот этой ниши. Значит она защищена от ветра, от воды.

**То есть с инженерной точки зрения он тоже хорошо, да?**

Да.

**А оптика?**

Ну оптика, вопрос к лампочке. Если хороший отражатель, хороший источник света, значит с точки зрения дизайна - прикольно. С точки зрения аэродинамики - думаю проблем не будет. А с точки зрения света - что вставят, то и будет.

**Дизайн прикольный, современный...**

Стремительный, несмотря на то, что много "мяса", но стремительный. За счет четких контрастных линий.

**Здесь тоже линии достаточно четкие.**

Нет. Здесь мотик невнятный, бесформенный, как мешок. А вот этот не такой. Тут есть характер и концентрация массы впереди. Знаете, как у бультерьера, у него грудь такая красивая и хвост такой поджарый.

**Да вот слушайте, бультерьер. Не первый раз возникает сравнение. Я вам характеристики покажу. Вот как премиальный мотоцикл — значит сверху это бензин, а снизу это электродвигатель.**

Ну это обычные характеристики, ничего выдающегося. А про электро ничего не могу сказать. Не знаю, что для электро значат 97 кобыл. Скорее важно на сколько часов хватит езды.

**Зарядка быстрая - полтора часа, стандартная - 8 часов, а пробег средний 240 км.**

Прилично.

**При этих характеристиках, перспектива есть? Как вам кажется?**

Вполне возможно да. Ну скорее всего интерес вызывает, потому что непонятно, что это такое вообще. На электрическом байке проехать 240 км. Притом, что это хорошие цифры. За день столько проехать мало кто может. А если это туринг, то 200 км за день конечно это мало. Притом, что зарядка полтора часа. Ну в принципе, если он полтора часа постоял на зарядке и еще 150 км может проехать, то это много лучше. Потому что, грубо говоря, 350 км можно проехать за полуторачасовую остановку. Это нормально. То есть 350 км в день для туринга с подругой это нормально. Хотя мы проезжаем обычно 700 км, 1000 км в день. Бензиновый мотик - нормально.

**Рядный двигатель. Может быть турбированный, может быть не турбированный. Для премиального мотоцикла это нормальный вариант?**

Объем можно было бы больше сделать. В два раза примерно.

**В два раза?**

Да. Хотя бы 2 литра чтобы было. Ну 1200, скажем для Харлея, это самый маленький Харлей.

**Это из-за того, что он тяжелый? Весит много?**

Ну он и весит много и просто 1200 это не такой большой объем для двухцилиндрового мотора. И 120 лошадиных сил с 1200, это будет у меня довольно крутая характеристика. То есть внизу у меня ничего не будет, а работать он будет начинать с 2000-2500 об/мин. Для туринга это не очень хорошо. Это примерно характеристика виродовского мотора.

**Какого простите?**

Виродовского. Есть такое семейство у Харлей Дэвидсон. Вот у него жидкостная система охлаждения, 2 цилиндра у него, 1200 объем, 120 лошадиных сил и 120 нюьтонов на метр. Ну только у него не ряд, у него V-шка стоит. И он турингом никак являться не может, он конечно городской мотик. Его выпускали 20 лет практически без изменений.

**Ну это срок конечно. Не все живут столько. А если представить, что это городской мотоцикл? Вот с такими характеристиками?**

Тогда он не так выглядеть должен вообще.

**Да? А как?**

Гораздо меньше. По пробкам лазить, у него большие обтекатели спереди и масса, визуально. Хотя 1200 на 2-х цилиндрах это не слишком большой мотоцикл. Вот у меня сейчас на работе стоит 1200 кубов - 100 лошадиных сил, воздушное охлаждение. Он маленький, нет радиаторов, он такой вот маленький и он для города офигенный.

**То есть этот мотоцикл выглядит скорее, как крупный мотоцикл?**

Да, как междугородний.

**Давайте я вам покажу еще кучу иллюстраций. Для того, чтобы понять направление разработки люксового мотоцикла. Что из них можно было бы использовать как идею для разработки люксового мотоцикла?**

Вот просто классная картинка. Ну дядя в хорошем костюме и ботинках на нем не поедет. Такой я видел где-то.

**Да это не идея. Это из интернета из разных источников. Это ничье пока. Здесь немного разные ракурсы.**

Лечиться человеку надо.

**1F, этот?**

Не ну классно. Сложный очень. Ну это разговор о том, чтобы сделать человеку одному конкретному, но никак не серийное производство.

**Ну а как направление? А вот вы BMW отложили интересно почему?**

Не знаю. Это обычный мотик, я бы на нем только сделал обвес, притом в стиле, типа авиационная тема. Очень обычно выглядит, несмотря на то, что много потрачено времени и сил, а выглядит очень обычно и я даже знаю кто это рисовал.

**А кто, если не секрет?**

Вот это Понтус некий. А вот это рисунок как раз Виктора Понтуса.

**Это обычная тема - мототема?**

У меня такого не было ни разу и не будет никогда. Вот хороший. Такой мотик мог бы быть электрическим. Электрический мотик прям таким и должен быть.

**А что его объединяет с этой электрической темой?**

Концепции, пропорции. Все не так, как обычно, то есть это в тему электрического мотика.

**То есть такой футуристичный...**

В меру минималистичный и вот горизонтальная линия основная - это очень классно. При этом все я вижу сделано на уровне высоком техническом. То есть вижу кусок мотора, знаючи его, вижу как зажимы. Все это очень в тему.

**А зажимы это в смысле эти?**

Оси полые, пустые, то есть это все технологичная тема, которая прям вот очень подходит теме электрического байка, где все направлено на сокращение массы.

**То есть, если мотоцикл электрический, то он должен быть каким-то другим нежели механический?**

Мне кажется да.

**Эта история была бы интереснее на Ваш взгляд?**

Тут стоит Р1 мотор или Р6, четырехцилиндровый мотор, самые мощные в спортбайковой линейке. Он очень мощный, но не для этого шасси. Электрический двигатель здесь был бы уместнее.

**Бугатти.**

Да. Не знаю, что сказать. Классные картинки.

**А с точки зрения направления в современном люксе?**

С точки зрения исполнения, я не знаю, как это сделать.

**Что именно?**

Подвески передние и задние как они будут работать? Тут для них нет места. Когда это все начнет работать, это будет выглядеть не так. В этом плане - картинка красивая, но скорее это обои, чем концепция мотика.

**То есть в исполнении это все может быть по-другому. Ну понятно, что в исполнении да, ну, а как направление?**

Это то, в чем можно хорошо начать и никак не кончить. Это красиво выглядит, но это не поворачивает. А чтобы это поворачивало, нужно, чтобы это по-другому выглядело. Он не будет таким узким здесь. Негде колесу поворачиваться. Он не будет таким здесь, потому что тут нет рулевой колонки. То есть это хороший силуэт, которого нереально добиться.

**Ну а с точки зрения люксовости?**

С точки зрения люксовости все красиво, аккуратно, стильно, в линиях строгих. Все есть.

**То есть здесь все. За люкс отвечает все, и материалы...**

И материалы, и внешний вид. То, что все в меру закрыто и красиво, и строгость - главное, что тут есть. Потому что в лакшери сегменте строгость - очень важный момент. Он должен быть собранным, строгим, как брюки со стрелками. Вот это есть здесь.

**Несмотря на такую футуристичную форму.**

Отчасти благодаря ей.

**А вот для BMW?**

Тоже самое, можно сказать. Но про этот можно сказать, что он работать еще может. Потому что сзади подвеска вполне... Единственное, что посадка человека совсем не лакшери. У богатого дяди должна быть расслабленная посадка спокойного, уверенного в себе, никуда не спешащего человека. Здесь человек - руки вперед, ноги назад. В этом плане мотик очень красивый, но, как только настанет пора бизнесмену на него сесть, он перестанет им интересоваться. Он поставит его себе в офис, как офигенную хреновину.

**Для того, чтобы управлять, нужно быть реально и физически подготовленным, и...**

Посадка, понимаете, она не пацанская. Это для гонщика. Это посадка как на спортивном снаряде. При этом, это не спортивный снаряд, а классная машина, на которой хорошо бы приехать похвастаться перед друзьями, скататься на вечеринку, к кому-нибудь на дачу приехать на какой-нибудь праздник. А с такой посадкой ну просто засмеют пацаны.

**А это можно представить себе на улице?**

Ну я могу представить на улице такое.

**Ну а мелкосерийная партия или явно кастом, кастом.**

Нет. Это кастом, прям кастом. Мелкосерийного из того, что тут есть, вот этот прям точно. Это готовый.

**Это Барбара с электрическим.**

Вот это... Это просто обычный мотик с каким-то безумным обвесом какого-то голландского производителя.

**Это у нас 1F, это я для себя просто надиктовывала, чтобы не забыть. Ну это похоже на люкс?**

Нет, это похоже на какой-то спортивный мотик, который подарили какому-то продвинутому школьнику, и он его сделал под свой вкус. Притом с деньгами. То есть, он пошел в какое-то ателье и ему так вот забацали. Это мотоцикл, который пережил обработку в каком-то хорошем ателье.

**Это не брюки со стрелками.**

Нет, не брюки со стрелками. Вот это тоже самое. Притом, что это скорее всего электрический выбор.

**Это 2F и 2G.**

Судя по тому, что я не понимаю, что это все такое и вот это очень похоже на электрический двигатель, скорее всего это электрическая тема. И скорее всего она такая, больше для рекордных заездов, чем для поездок на работу.

**Как направление для люксового мотоцикла пусть у нас серийный, но нет.**