



Fine Custom Mechanics много лет входит в число лучших российских кастом-мастерских. Без приехавших с Нижних Лихоборов двухколёсных произведений искусства невозможно себе представить подиумы главных кастом-шоу страны. На международной арене российское ателье также громко заявило о себе рядом крупных проектов. Об особенностях российского и международного кастомайзинга «Мотоэксперту» рассказал руководитель и владелец FCM Сергей Мальцев.

..... БЕСЕДОВАЛ: НИКОЛАЙ БОГОМОЛОВ ФОТО: КИРИЛЛ КАЛАПОВ И ИЗ АРХИВА FINE CUSTOM MECHANICS

Как становятся кастомайзерами?

Есть много путей. Мой занял довольно много времени. На двух колёсах я начал ездить ещё в детстве, был мопед, потом «Минск», потом «Ява». После армии временно стало не до мотоциклов. А в 1996 году я впервые попал на байк-шоу «Ночных Волков», и это перевернуло мой мир. Тогда же мой товарищ, Саша Бенюш, купил «Спортстер», мы повезли его на переделку в одну из немногочисленных на тот момент мастерских, посмотрели на всё это железо, потом ещё приезжали смотреть, как идёт процесс превращения стандартного мотоцикла в красоту, которой мы себе и представить не могли, и которая ещё и ездит. Потом я стал «ночным волком», а вокруг клуба находилось огромное количество кастомайзеров. При мне рождались удивительные аппараты. Человек мог увидеть, например, татуировочную машинку и построить из этого образа мотоцикл. Я смотрел и влюбился. К середине нулевых уже понимал, чем хочу заниматься. Хотелось объединить талантливых людей и делать что-то общее и интересное в коллективе единомышленников, получая от этого удовольствие. Мастерская под названием Fine Custom Mechanics к тому времени уже существовала, но у хозяина что-то не ладилось с партнёрами, он решил переехать на Гоа, и я в 2006 году приобрёл уже готовую фирму с мощностями и одобрением

типа транспортного средства, позволяющим производить свои мотоциклы. Стартовали мы очень хорошо. В тот же год стали чемпионами России, за несколько последующих лет получили много других наград. Это очень польстило самолюбию. Правда, мы переключились в спортивный режим и начали работать скорее для побед, чем ради зарабатывания денег. Возможно, надо было делать по-другому. Но чувство удовлетворения во время получения награды, когда твой мотоцикл оказался лучше, чем сотня других, дороже, чем деньги.

К тому же благодаря этим победам вы стали известны не только в России, но и по всему миру...

В 2009 году чемпион России впервые получал право представлять страну в Стурджисе. Тогда мы победили и поехали со своим мотоциклом в Америку. Там сначала вошли в двадцатку чемпионата мира AMD, получили там золотую медаль от спонсоров, а потом заявили на другой известный чемпионат Rat's Hole Custom Show. Приехало больше 100 мотоциклов, стали ждать награждения, надеялись, что попадём в десятку. Когда очень известного кастомайзера Крауса наградили за третье место, я решил, что нам не достанется ничего, потому что не можем же мы быть круче него. Сказал выключить камеры и расстроенный пошёл в бар. И даже не услышал, как объявили, что мы заняли первое

место в боббер-классе. Девочка-бармен меня подняла и сказала бежать на сцену. А камеру включить не успели, и историческое событие так и осталось без съёмки. Поначалу нам за границей удивлялись, спрашивали, правда ли в России делают мотоциклы. Но кастомайзерский мир тесен, мы люди общительные, и достаточно быстро нас стали узнавать. Никаких политических трений никогда не возникало. Люди заняты своим делом, даже телевизор не включают. Тебя ценят за то, что ты умеешь делать. Спрашивают, что и как ты сделал, а не про всякую политическую ерунду. В 2010 году на чемпионате Европы в Майнце за нас голосовали поляки, прибалты, чехи и так далее.

Какую функцию ты выполняешь в FCM?

Я умею работать руками и мне бы самому хотелось принимать участие в постройке мотоциклов. Но бюрократическая нагрузка, поиск клиентов и средств, вопросы аренды и так далее выбивают из процесса, требующего концентрации. Поэтому моя функция – собрать команду талантливых людей, организовать процесс, распределить задания, чтобы каждый занимался тем, что он хорошо умеет. В девяти случаях из десяти мне принадлежат задумки мотоциклов, так что я ещё и генератор идей. Очень много приходится общаться с клиентами. Все хотят контролировать процесс, приезжают, смотрят, приходится долго беседовать,

показывать разные варианты. А вообще мы сильны именно коллективом. Здесь все важно и нужно. Если выбросить кого-то одного, всё рухнет. Когда в 2011 году от нас в самостоятельное плавание ушли два мастера, это стало серьёзным ударом. Но всё вернулось благополучно, и после этого сформировался наш нынешний коллектив.

Откуда берутся мастера, способные делать кастомы мирового уровня? Не из тех, кто по гаражам «Уралы» переделывает?

Таких случаев мало. Некоторые уже так давно этим занимаются, что и не помнят, с чего всё началось. Например, наш главный инженер Леопольд (Андрей Никитин – прим. ред.) начинал ещё в 80-х, делал очень красивые мотоциклы. Потом завязал и ушёл в «Автодом» чинить BMW, но я его оттуда переманил обратно в кастомайзинг. Михаил Антонов делал машины в Воскресенске, потом просто приехал и сказал, что хочет у нас работать. У нас вроде бы коллектив был, но мы всё равно его взяли. Он стал прогрессировать от месяца к месяцу и теперь строит прекрасные мотоциклы. Его проекты последние два года выигрывали чемпионаты России. Это воспитанник нашей компании, который раньше никогда мотоциклами не занимался и вообще ничего общего с ними не имел. Вообще, в кастомайзинг идут особенные люди. Они понимают, что мы не в Эмиратах живём, на



- Руководитель компании FINE CUSTOM MECHANICS
- 1970 год рождения
- Высшее, закончил Всесоюзный заочный финансово-экономический институт, специальность «Финансы и кредит»
- Женат, отец троих детей

- Многократный чемпион России по кастомайзингу:
 - 1 место - Sturgis Rat's Hole Custom Show 2009, класс «Боббер»
 - 7 место - чемпионат Европы по кастомайзингу 2010 (Майнц, Германия)
 - 9 место - чемпионат мира по кастомайзингу 2010 (Стерджис, США)



Сергей Мальцев

«Кастомайзинг – это мечта»



Слухи о дороговизне наших услуг немного преувеличены

«Ламборгини» этим делом не заработаешь. Тем не менее, отказываются от более выгодной работы ради любимого дела. Кастомайзинг – это ещё и особый мир, не только железки и инструменты, но ещё и общение, мероприятия, целая культура.

Как рождается идея мотоцикла?

Разными путями. Ты можешь трактор увидеть или машину, и тебя сразу озарит. А можешь долго думать, смотреть журналы, советоваться и так далее. К сожалению, такие проекты просто так не построишь, нужны деньги. Из-за ухода спонсора лет пять назад сорвался проект капотированного мотоцикла, а теперь практически такой же показали Ducati. В целом же заказчики обычно имеют своё видение, так что приходится, чтобы выживать, делать работу, где полёт идей ограничивается. В этом плане счастливчик Юра Шиф (белорусский кастомайзер – прим. ред.) Он находит клиентов, которые вкладываются в такую технику.

Содержать большую мастерскую со сложным оборудованием и штатом сотрудников должно быть накладно. Как зарабатывают кастомайзеры?

Есть разные варианты. В мировой практике сложные проекты, которые занимают места в чемпионатах, оплачивают или выкупают за хорошие деньги спонсоры вроде муниципалитетов или банков, чтобы, например, поставить у себя в офисе. А у нас нет ни одного мотоцикла, сделанного по похожей схеме. Мы их делаем на свои, в свободное время, при помощи друзей, что-то занимаем и где-то перехватываем. Основной источник дохода – переделка «Харлеев». Также делаем несколько мотоциклов в год под «одобрение» типа транспортного средства». Это наша собственная модель, которую можно

легально поставить на учёт и ездить по дорогам. Но в целом последние годы – это скорее борьба за выживание.

Каких больше заказов – на переделки по мелочам или большие проекты?

В плане мелких заказов выгоднее обращаться в мелкие гаражные мастерские. Они не платят аренду, налоги и прочее, так что могут предлагать более низкие цены. Наш профиль – серьёзные кастомы, для которых требуется сложная квалифицированная работа, а не колёса из каталога прикрутить. Хотя даже замену колёс, если она требует изменения конструкции мотоцикла, лучше делать в серьёзной мастерской вроде нашей. В этом случае они не отвалятся по дороге. Вообще, слухи о дороговизне наших услуг не вполне соответствуют действительности. Иногда в гаражных мастерских объявляют такие цены, что у меня бы язык не повернулся.

Говорят, кризис способствует поиску новых путей для развития бизнеса?

Мы думаем заняться новым для себя направлением – делать готовые наборы для тюнинга недорогих мотоциклов. Общая стоимость донора и наших запчастей будет составлять от 500000 до 1000000 рублей. За эти деньги человек получит красивый мотоцикл, на котором не стыдно на людях показаться. Конечно, не эксклюзив, но всё-таки не как у всех, со своим баком, седлом, крыльями, выносами. Есть одна проблема – придётся делать большими партиями, поскольку штучное производство невыгодно, и искать покупателя уже на готовую продукцию. Зато можно будет предложить дополнительные услуги вроде подгонки, посадки или покраски, подбора деталей из каталогов. Проект сложный и с инженерной точки зрения, и в плане производства, мы пока сами до конца не знаем, какую форму он в итоге примет.

Какие мотоциклы кастомизировать круто, а какие – нет? «Японцы» большим уважением не пользуются?

Я сам в своё время много поехал на «японцах». Сначала у меня была Honda Magna, потом Yamaha Dragstar, потом Kawasaki Vulcan. Всё время меня спрашивали: «Это «Харлей»?». В итоге мне надоело отвечать на эти дурацкие вопросы, что нет, но технически лучше, быстрее ездит, реже ломается и так далее, и я купил «Харлей». Проблема с японскими мотоциклами не только и не столько в отсутствии харизмы или каком-то не таком статусе. Во-первых, для них мало делается дополнительных комплектующих. Во-вторых, уровень надёжности настолько просчитан, что ничего лишнего не повесишь. Хочешь прикрутить нормальное железное крыло вместо пластикового, а подрамник не выдерживает, потому что не рассчитан на такой вес. В-третьих, в «японцах», в моделях нового поколения, часто меняется всё, вплоть до последней гайки. И старые детали, колёса какие-нибудь, из запасов прикрутить уже не получится, надо заказывать новые, а их ещё делать не начали. Но выбираешь, когда у тебя есть выбор, за что взяться. Если в кризис работы мало, делаем любую технику. Но приоритет, естественно, отдаём «Харлеям», которые лишены большинства этих недостатков. К тому же это всё-таки легенда, международный символ свободы. «Харлей» – мотоцикл на много лет. Я выше говорил о «Спортстере», который мой друг купил в 1996 году. Этот мотоцикл до сих пор у него. Его уже четыре раза по кругу переделали, сначала в классический чоппер чёрного цвета, потом перекрашивали, переваривали, в конце концов сделали белую раму-монокок, воткнули спортивный двигатель с нитросом, и до сих пор этот мотоцикл вызывает эмоции, хотя я его уже миллион раз видел и давно к нему привык.

Появляются интересные мотоциклы на базе советской классики вроде вашего «Бонни». Новая мода?

Во-первых, с подачи BMW сейчас продвигается мода на опозиты. Она ещё какое-то время подержится, поэтому мы готовим для европейских показов ещё один кастом на базе М-72. Но это обстоятельства так сложились, а не потому что нам эти мотоциклы очень нравятся. Во-вторых, у нас была мечта, впервые в истории страны поехать на Бонневиль. Мечта вообще в нашем деле очень важна, без неё мы бы просто лампочки меняли и зарабатывали при этом не меньше. Строили мы за свои деньги, сидели допоздна в мастерской, воодушевление в воздухе стояло. В такой истории важно всё сделать правильно, чтобы мы не только выступали под российским флагом, но и мотоцикл был сделан на основе российских деталей. Поэтому за основу был взят опозитный «нижнеклапанный», единственный двигатель, который реально было раздуть для установки рекорда скорости в нужном классе. Но к нему всё равно была прикручена американская «коробка» и масса всего другого импортного. Чтобы набрать нужную для рекорда в своём классе скорость, нужно было шесть передач и на каждой иметь возможность раскрутить двигатель до 7500 оборотов. В процессе испытаний сгорели три мотора, но в итоге всё заработало. Этот мотоцикл, кстати, не только в гонке на скорость поучаствовал, но и чемпионат России по кастомайзингу выиграл.

У тебя есть любимый кастом из сделанных тобой?

Музыканты говорят, что лучший альбом – который ещё не записали. У меня то же самое, лучший мотоцикл – который делается в данный момент. Каждый мотоцикл хорош для своего времени, «Стингер» или «Москва»





В процессе испытаний «Бонни» сгорели три мотора

мне очень нравятся, но они в прошлом. А сегодня и завтра – то, над чем мы работаем сейчас. Правда, при долгой работе к мотоциклу привыкаешь, эта красота становится обыденной. А когда несколько месяцев старый кастом не видишь, он понемногу забывается. Потом смотришь свежим взглядом и понимаешь, какой крутой мотоцикл сделал, как бы заново его для себя открываешь.

Сложно делать свои мотоциклы?

Целая история. Нужно оформлять кучу бумаг, выделять комнату для спецхранения, ставить пожарную сигнализацию, ездить на испытания, общаться с розпотребнадзором и кучей других бюрократических организаций. Потом выпускается новый мотор вместо морально устаревшего, и приходится все эти круги ада проходить заново. Поэтому цена сделанных с нуля мотоциклов получается достаточно высокой.

А в плане конструирования и изготовления, чтобы он не только выглядел красиво и на учёт ставился, но и на дороге не падал?

Я не просто так держу в штате инженеров с огромным опытом. Бывает, конечно, хотя люди колесо сзади пошире и вилку спереди подлиннее. Естественно, управляться такая конструкция будет не очень хорошо. Но таких, к счастью, становится всё меньше. Да и мы проводим беседы, предупреждаем, чем это может закончиться. Вообще, мне таким не очень интересно заниматься, поэтому если и берусь, то за очень большие деньги.

Сколько себя помню, идут разговоры о создании русского мотоцикла, только всё никак его не создадут. Это реально?

Я думаю, что создать его можно. Для этого надо привлечь либо иностранцев, либо наше

кастом-сообщество. Мы сделали огромное количество техники, у нас достаточно опыта, чтобы, объединившись, построить хороший мотоцикл, который будет не только картошку возить, но и эмоции вызывать. Мы в мировых чемпионатах высокие места занимаем, выступаем не хуже европейцев и американцев, а российские мотоциклы пытаются делать люди, которые этим никогда не занимались и с трудом представляют, как это работает. Я также понимаю, что могу прийти и предложить сделать мотоцикл. Но мне не дадут оборотных средств, в лучшем случае скажут «спасибо», в худшем просто заберут наработки и станут его делать без моего участия. У нас был опыт создания отечественного полноприводного квадроцикла на базе двигателя от «Оки». Появился заказчик, мы его сделали, провели испытания, обогнали на соревнованиях «Бомбардье», а в конечном итоге в производство он не пошёл. А это время, деньги, надежды и так далее. В общем, главная проблема не в постройке, а в грамотной организации.

В чём особенность запросов русского заказчика?

Всё-таки представления о прекрасном у нас несколько иные, нежели на Западе. Попадают все вопросы, приходится объяснять, тратить время, а время – самое дорогое, что у нас есть. Кстати, главная особенность российского клиента именно в странном отношении ко времени. На Западе люди понимают, что для постройки нужно длительное время. У нас человек может начать разговаривать в сентябре, окончательно согласовать в ноябре, а сумасшедший кастом ему нужен к маю. Но к маю серьёзный проект уже никак не сделать, ни за какие деньги. Кто-то обманывает и потом выкручивается, а я не сторонник таких вещей. Ещё одна разница – у них

сначала человек много ездит на обычном мотоцикле, начинает понимать, что ему нужно, и в итоге получает кастом под свои потребности. У нас же очень много людей, которые в детстве ездили на «Яве», а теперь заработали и хотят большой красивый мотоцикл. Отгалкиваются при постройке от внешнего вида, а не от ходовых качеств, и в итоге получают красивые аппараты, на которых ездить сложно и неудобно. И после непродолжительного катания они оседают где-то в гаражах.

Бывает, чтобы на радикально переделанных кастомах действительно много ездили?

Редко. Хотя один знакомый не так давно увидел у меня классический чоппер, попавший в десятку на чемпионате России, на 300-м колесе, с сервизным рейком, и влюбился в него. А до этого практически не ездил. Взял прокатиться, несколько раз проехал мимо ворот и пропал. Я думал, что всё, либо разбился, либо встал и дальше ехать не может, вызвал эвакуатор и собрался на поиски. А оказалось, он половину Москвы объехал, хотя даже я с большим опытом езды на таких мотоциклах себя не очень хорошо чувствую. Потом проехал за сезон около 8000 км, что для такой техники очень много. Был ещё случай, парень из Екатеринбурга заказал переделку V-Rod. Поставили толстое колесо и так далее. Он приехал забирать мотоцикл, надел шлем и своим ходом отправился домой. А надо ещё понимать, что техника штучная и сложная, поначалу требует внимания, подтяжки, да и вообще на ней никто не ездит в такие путешествия. Но он нормально доехал, только крепление номера разболталось и треснуло.

Ты очень хорошо отзываешься о конкурентах, что редко встречается. Обычно их или ругают, или не упоминают вообще...

На самом деле я большой поклонник творчества Фитиля (Александр Фетисов, московский кастомайзер – прим. ред.) или «ореховских». Нас можно назвать друзьями. У нас разный стиль, но то, что они делают, это очень здорово. Юра Шиф такой молодец, что с ним вообще трудно сравниться. Ему можно только по-хорошему позавидовать. Может, в начале, в середине деятельности были какие-то небольшие трения, но сейчас сформировались очень хорошие отношения со взаимовыручкой и поддержкой. Тот же Фитиль устроил недавно презентацию мастерской и созвал основных кастомайзеров, устроил что-то типа новогоднего корпоратива.

Тебя можно периодически видеть в клубной жилетке. Какие у тебя отношения с клубным движением?

В своё время был в клубе «Ночные Волки», до сих пор сохранил с ними отличные отношения. В какой-то момент наши пути разошлись, и мы спокойно расстались. Попробовал ездить без жилетки, но чувствовал себя неудобно, как будто голым. Вообще, я привык находиться в большом коллективе. В детстве кругом друзья были, потом в армии большая компания и так далее. Но снова в МС не хотелось, поскольку считаю, что в однопроцентном клубе ты должен ему принадлежать 24 часа в сутки, делать для него то, что тебе хочется и не хочется. Поэтому я вступил в Harley-Davidson Club Russia, который не является традиционным МС. Наше ралли может проходить по территориям разных клубов, но никаких проблем с этим не возникает. Мы ни с кем не конфликтуем, а все эти межклубные проблемы, которые где-то существуют, мне неинтересны. Какие-то вспышки вдалеке появляются, потом тухнут, дальше пожар не разгорается. 🏍️

