

Вершина эволюции

Ducati 999, 998 см³, 124 л.с., 270 км/ч, \$21800.

Сразу после покупки торговой марки Ducati перед руководством американской компании TPG встал резонный вопрос: как быть с моделью 916?

Алан Каткерт, фото Киочи Накамура



История не нова: в свое время подобную проблему решал BMW с легендарным «оппозитом», Triumph с моделью Bonneville, Volkswagen с легендарным «жуком» и Porsche с культовым 911. В неумолимо устаревающую, но уникальную по сути и исключительную по дизайну двухколесную «десмодромную» ракету, созданную Массимо Тамбурини еще в начале 90-х, предстояло вдохнуть новую жизнь. С той поры Ducati 916 и ее последователи — 955, 996 и 998 — завоевали шесть высших наград в классе «супербайк», и не исключено, что в нынешнем сезоне стараниями Троя Бэйлисса появится седьмая.

Уникальность Ducati в том, что каждый желающий может приобрести модель, имеющую лучшие показатели на чемпионатах мира — компания, которая по праву гордится своей репутацией спортивной марки *par excellence*, продает их в розницу практически без изменений. Удивительно и то, что бескомпромиссный гоночный мотоцикл оказался вполне пригоден для дорог общего пользования. С момента дебюта в Милане в 1993 г. продано более 50000 экземпляров семейства 916 и ее младшей сестры Ducati 748 Supersport, модели, побившей все рекорды по объемам и длительности продаж в своем классе. Почти 10 лет эта машина — своеобразная визитная карточка Ducati: однажды найденные стилистические решения оказались столь удачными, что не менялись с момента начала производства.

Но ничто не вечно под луной: спортбайкеры капризны, редко сохраняют приверженность марке, а критерием оценки нередко служит модельный год — «последнее — значит, лучшее». Ducati переломила эту тенденцию. И не столько потому, что модель 916 оказалась вне времени благодаря уникальному дизайну, а за счет объективного превосходства в соревнованиях, достигнутого непрерывным совершенствованием двигателя и технологическими изысками. Однако рано или поздно замена должна произойти — хотя бы для того, чтобы набрать новых рекрутов в армию приверженцев десмодромного механизма. Пришло время дебюта 999, впервые представленной 16 июля на треке в Мизано, а затем в сентябре на Intermot 2002.



Подготовка новой модели проходила поэтапно. В прошлом году состоялся дебют 996R с двигателем Testastretta, а теперь этот силовой агрегат будет устанавливаться на серийные версии 999 Biposto и 999S. Модель 998R с

двигателем Testastretta и сверхкоротким ходом поршня 58,8 мм увидела свет в нынешнем году. Этот мотор сейчас устанавливается на гоночный экземпляр Троя Бэйлисса, а позднее станет сердцем более дорогой версии 999R, которая планируется к выпуску ограниченным тиражом в целях омологации.

Отчетливо помню, как тогда, в далеком 1993 году, я замер в восхищении, увидев прототип Ducati 916 в дизайн-студии Массимо Тамбурини в Сан-Марино, столь неожиданным, оригинальным и прекрасным он был. Ducati 999 может не вызвать подобных чувств, более того — она даже не столь фотогенична, особенно сбоку...



Но поверьте мне на слово, она не менее притягательна. Трудно подобрать аналогии, мне пришла из автомобилестроения — это купе Alfa Romeo SZ, выставленная на Туринском шоу в 1989 году, такая же чудная и вместе с тем немного сверхъестественная. Но эстетика всегда останется делом субъективным, и всегда найдутся люди, считающие 916 устаревшей или старомодной. Они будут толкаться в очереди, чтобы купить последний шедевр от Ducati, но для серьезных водителей «спортов» куда важнее знать «А как она едет?».

Скажу так: любой, кто думает о покупке 999 и не уверен в ее достоинствах, должен сначала прокатиться на старой доброй 998 и лишь затем сесть на 999. Иначе почувствовать разницу сложно — хоть она огромна, но при этом находится настолько на грани внутренних ощущений, насколько рафинирована новая модель. Основная проблема 916 — не слишком удачная эргономика для водителей невысокого роста — теперь решена. Именно из-за этого я, убежденный поклонник Ducati, не решался выделить деньги на покупку 916-й модели. У 999-й с эргономикой все в порядке. Не говоря уже о полностью переработанном облике, сохранившем индивидуальный стиль. И как только это удастся итальянцам?!

Удобно отформованное и, не побоюсь этого слова, просторное седло не столь высоко, как на 916, — на светофорах и парковках уже не придется удерживать мотоцикл, стоя на цыпочках. Аппарат явно дружелюбней к невысоким водителям, причем не столько благодаря низкому сиденью, сколько потому, что стал более узким и «плоским». На 916-й было труднее менять положение тела для улучшения аэродинамики — из-за малой длины седла приходилось слегка горбиться, сильно нагружая руки, особенно при торможении. Посадка на 999 значительно лучше сбалансирована, что не только берегает силы при длительном движении в активном режиме, но и обеспечивает более удобное и аэродинамичное положение пилота за рулем. Помимо всего прочего, это стало возможно благодаря приподнятым и сдвинутым назад подножкам. А низкий профиль топливного бака позволил лучше укрыться от набегающего потока.



Как следствие, шум на скоростях вплоть до 250 км/ч стал существенно меньше. Это достигнуто за счет слегка расширенного и заниженного обтекателя и измененной формы зеркал заднего вида, оснащенных регулировочными ручками

для облегчения настройки на ходу. Подножки могут быть установлены в пяти положениях, седло перемещается в продольном направлении на 3 см. Все подчинено эргономике! Немного настораживают угловатые формы передней части бензобака. Они не затрудняют управление, особенно когда сидишь немного выше при движении по городу, но однозначно контрастируют с чувственным и обволакивающим дизайном.



Конфигурация бака на 999 коренным образом отличается от 916: теперь топливо частично расположено в нише под седлом, что позволило сузить его боковины и отштамповать более существенные углубления для коленей. Благодаря сочетанию малой высоты по седлу и подштамповок на баке водитель попадает за руль как патрон в патронник. Безусловно, посадка на Ducati 998 была не в пример удобнее, чем на 916-й, но с 999-й ее просто

нельзя сравнивать. Проще говоря, если на предыдущих моделях водитель сидел на мотоцикле, то в случае с Ducati 999 он сидит в нем. Как следствие, управление в самом общем смысле слова становится естественнее и увереннее. 999-я безоговорочно подчиняется желаниям, позволяя при этом более агрессивный стиль. С новой посадкой водителя перенос массы вперед при активном торможении стал менее заметным, а устанавливаемая в стандарте тормозная система Brembo адекватно выполняет свои функции.

Отдельного упоминания заслуживает глушитель Zeuna, изготовленный в Германии и установленный под пассажирским седлом. На предыдущих моделях Ducati одна из его секций была выведена непосредственно под его подушку, очевидно, для лучшего рассеивания тепла. На 999 этот недостаток исправлен, и теперь пассажиру уже не придется надевать асбестовые штаны. Впервые услышав звук выхлопа новой модели еще до начала серийного производства, я был слегка озадачен — это могло быть все, что угодно, но только не Ducati — он напоминал грубый автомобильный выхлоп Buell. На серийной модели все стало на свои места, недаром 999 проектировался на родине Верди и Пуччини. На оборотах выше средних из труб вновь звучит *la bella musica*, что же еще. Несомненно, Termignoni, Akrapovic или та же Zeuna скоро предоставят истинным ценителям возможность наслаждаться еще более насыщенным обертонами звуком, и мы услышим его на улицах города, несмотря на грозные предупреждения «for race only» на их упаковках.

Что касается характеристик двигателя, то рискну показаться невежливым: 999 в стандартном исполнении почти не отличается от нынешней серийной 998S, особенно после прохождения стрелкой тахометра отметки 6000 об/мин. Все тот же ровный и стремительно нарастающий пульс тяги практически с холостых оборотов и до ограничителя, срабатывающего на 10500 об/мин. Все то же знакомое, тщательно выверенное и близкое к идеалу сочетание геометрических параметров впускного и выпускного трактов, позволившее добиться столь ошеломительных результатов. И ничего более. Но, согласитесь, что само по себе это уже достижение. Возможно, сравнительные испытания двух моделей покажут другие результаты, но пока все, на что я способен, это выразить свое восхищение умело



воплощенной в жизнь концепцией десмодромной V-образной (ну хорошо, для истинных педантов L-образной) двойки.

То же самое с управляемостью. Геометрические параметры по сравнению с Ducati 998 остались неизменными. И все же... управляемость претерпела качественные изменения. Особенно это заметно при активном торможении — смещение массы вперед стало меньше, поэтому разгрузка заднего колеса не столь велика, и оно дольше остается в контакте с дорожным покрытием. При торможении в повороте это добавляет уверенности, при переключке в S-образном вираже бороться с 999-й не приходится — она не проявит склонности к недостаточной поворачиваемости, даже если на вираже переборщить с тормозным усилием. Поражает та легкость, с которой новая модель переключается в поворотах и меняет курс — по сравнению с ней предыдущая модель кажется неуклюжей! Учитывая, что геометрия рамы оставлена прежней, в этом несомненная заслуга более тщательной развесовки. Со стандартными установками подвески кривые прописываются четко, но без тряски. Несомненно, характеристики управляемости поднялись на новый качественный уровень — но за счет чего?

Одна из причин — модифицированные настройки задней подвески, другая — измененная посадка и более рациональное распределение массы, но самое главное — удлинённый на 20 мм маятник, благодаря которому заднее колесо стало лучше загружено. Мало кому известно, что в 1994 году именно такой модификации, тогда еще не коснувшейся «гражданских» версий, была подвергнута «боевая» 916-я Карла Фогарти, что позволило раз и навсегда решить проблему управляемости, а именно неустойчивости передка в определенных условиях гонки. Колесная база несколько удлинилась и составляет 1420 мм, но это изменяемая величина — ведь как и раньше, угол наклона вилки на Ducati регулируется эксцентриком в пределах от 23,5 до 24,5 градусов.

Тщательно продуманные мелочи радуют глаз. Рулевой демпфер, устанавливаемый в стандартной комплектации, имеет удобные настройки. Облегченная верхняя траверса невероятно красива — наглядный пример сочетания профессионального дизайна и практичности. Подножка стала кованой — теперь это не просто кусок трубы, а имеющая законченный вид часть мотоцикла. Панель приборов компактна, но показания легко считываются. Аналоговый тахометр Marelli с размеченной на белом фоне шкалой, цифровой спидометр и несколько контрольных ламп — сбалансированное сочетание традиций и современности. Как не вспомнить панель от 998-й, выполненную в духе 80-х и слегка преступившую грань от ретро к старомодности.

Модель удалась. Новая Ducati 999 — вершина творчества, о которой приходилось лишь мечтать. Лучший мотоцикл на базе V-образной двойки в длинном ряду предшественников. А пока руководство Ducati может расслабиться — вопрос «как быть с моделью 916», видимо, решен на долгие годы. Лучший мотоцикл просто стал еще лучше.

Ducati удивительным образом удается сочетать проверенные годами оригинальные технические решения и современные тенденции развития спортивной техники. Новая модель — верхняя планка развития двухцилиндровой десмодромной схемы. Впрочем, кто знает, чем удивят нас итальянские инженеры в следующий раз.