

НАЗАД В ПРОШЛОЕ?

Михаил Лапшин

Ducati Sport 1000, Ducati Paul Smart L. E.

Фото Ducati

Журнал: МОТОР

Ретро тема всегда в моде у мотопроизводителей. Но возможность прикоснуться к пыльным ветхим страницам истории дана, отнюдь, не каждому. Во-первых, не у всех она триумфальная, а во-вторых, бюджет таких радостей совсем-совсем не малый. Но в Ducati могут себе это позволить. Две новых реплики более чем раритеты!



В наше динамичное время сознание потребителя входит в диссонанс с маркетингом крупнейших компаний. Модельный год уже сужен до ничтожных двух-трех лет, а это означает, что радость от приобретения нового мотоцикла практически сразу меркнет под лавиной слухов и шпионских снимков грядущего неизбежного и скорого рестайлинга. Так можно и стресс заработать!



Поэтому не удивительно, что некоторые производители взялись за освоение темы ретро – на машинах этих серий не только глаз отдыхает, но и сердце переходит в стабильный ритм от осознания, что стоящий в гараже стильный репликант не подвластен течениям скоротечной моды и только дорожает год от года. Однако выпускать двухколесные копии «былых побед» (в большинстве случаев реанимируются модели, принесшие компании те или иные медали на

чемпионатах или просто машины, оставившие в истории особый след) в современных условиях просто не реально. Ни один тамошний ОТК (читай институты, контролирующие нормы безопасности, экологии и прочего...) не выпустит такие раритеты за заводские ворота, да и потребитель не такой уж дурак, чтобы рассекать на конструкции, которой сто лет в обед. Поэтому новая волна ретро моделей, поднятая в начале нового столетия, отличается от предыдущих обязательным применением всех современных комплектующих как в силовой части, так и ходовой. Спрашиваете, а как же дух прошлого? Отвечаю – внешней эстетики, оказывается, вполне хватает, чтобы проникнуться этим трепетным состоянием.

Выпускать репликантов – дело накладное. В одном интервью с шеф-дизайнером BMW Motorrad, долго муча собеседника вопросами на эту тему (благо для баварцев это настоящая «золотая жила»), я получил, наконец, неожиданный и честный ответ. Оказалось



даже такой могучий концерн не в состоянии сейчас тянуть лямки подобных проектов – и пусть они весьма имидживые, но заведомо убыточные. А как же Ducati? Неужели ее активы ломаются от избытка финансов? Совсем нет. Но не забывайте, что у одних компаний профессиональное кредо формируется на гигантских тиражах, а у других – на эксклюзивности и запредельной цене. Такой



была и остается итальянская Ducati. И общественное мнение о престижности и навороченности ее мотоциклов основывается именно на такой тактике. Последние Ducati Sport 1000 и Paul Smart L. E. – весомые вложения в эту политическую копилку.

Собственно, история возникновения этих реплик весьма и весьма «лохматая». Еще в 2003 году на токийском мотосалоне были показаны первые прототипы. Тогда никто этому не придавал значения. Ведь японская выставка славится своим тяготением к демонстрациям концептов, которые в такой стадии и остаются. Ну а попытка итальянцев снова разбудить интерес к событиям 30-летней давности казалась удачным рекламным ходом для привлечения внимания посетителей к фирменному стенду. Надо отметить, что прототипы выглядели совсем не «сырыми», но только в конце 2004 года о них появилась новая информация – сообщалось, что сроки выпуска переносятся на неопределенное время в связи с определенными трудностями. И лишь в середине 2005 года стали муссироваться более конкретные данные – модели Paul Smart 1000 и Sport 1000 (на фото) должны были дебютировать осенью, третий представитель семейства – родстер GT1000 пойдет в серию лишь весной 2006 года. Дабы подогреть уже подостывший интерес к новинкам, первая официальная презентация состоялась неожиданно для всех летом на старте гонки Motogiro d'italia. В седлах машин восседали самые высшие чины руководства Ducati – президент компании Федерико Миньоли и президент Fondazione Ducati Борго Панигале. Именно из их уст все зрители и посетители тусовки узнали, что серийное производство ретро-классиков начнется с опережением графика.

Почему не подождали до осенних салонов? Все просто! Во-первых, дебют слишком затянулся, а во-вторых, для выставок у компании были припасены другие новинки – более весомые и, если так можно сказать, более серийные. Наконец, представление машин в рамках гонок – лучший способ донести до потребителя дух и идею реплик. Ведь модели своим появлением должны напомнить о славных 70-х годах прошлого столетия, когда «красным» на трекке не было равных.

70-е годы... Чуть раньше главный инженер компании Фабио Тальони сконструировать L-образную «двойку», ставшую чуть позже «сердцем» 60-сильной гоночной модели 750GT 1971 года выпуска. Тогда Ducati было очень важно подвинуть в сторону своего главного конкурента – MV Agusta – царствовавшего практически во всех классах мотогонок. Но у MV во всех телодвижениях на рынке был опорой авиабизнес, а у Ducati только мотопроизводство. Бюджет был настолько скуден, что даже пригласить именитых гонщиков для более стремительного продвижения бренда (как это делали в свое время MV Agusta) просто не было возможности. Но как оказалось, что не только «человеческий фактор» решает все. Новый 750-кубовый снаряд Ducati пилотируемый Полом Смарт в Имоле на глазах у многотысячной толпы зрителей «надрал» всех. А второе место также занял гонщик на Ducati -- Бруно Спаджиари. Лед тронулся, технологии побеждали...

Именно об этом звездном часе, который фактически стал точкой отсчета триумфальной истории фирмы, должны напомнить новые классики Ducati Sport 1000 и Paul Smart L. E.. Именно напомнить! Потому как машины при всем своем внешнем сходстве мало чего общего имеют с разработками тех лет. И дело здесь не только в современных подвесках, тормозах и моторе, а уже в совершенно иной концепции, которая стала доминировать в машинах «красных» уже с 80-х годов.

Итак, с чего начнем? Думаю, со стильной версии в обтекателе -- Paul Smart L. E.. Последние две литеры означают ни что иное как Limited Edition (ограниченная серия), сразу намекая на то, что тираж машин довольно



небольшой, но не настолько малый чтобы ограничить число желающих. Даже для несмышленых в мотоциклетной истории ясно, что форма обтекателя с единственным «глазом» фары фактически полностью идентична гоночным машинам тех лет, а именно той, на которой выступал Пол Сمارт. Не сказать, что она идеальна по форме (пилоту на таком аппарате по началу, особенно после современных спортбайков Ducati, будет откровенно неловко), но зато сразу понимаешь какво было тамошним спортсменам. Как-то сразу хочется снять привычный шлем-интеграл и надеть каску с очками-консервами, перчатки краги и залечь на бак... Ну а раз так, то значит, трюк Ducati удался. Все остальное компромиссы.



К последним относятся: совершенно современная рама в духе традиционной пространственной «птичьей клетки» со стальной фермой, на которую повешен силовой агрегат (здесь стоит отметить, что у прародителей этих ремейков этот узел представляет собой разомкнутую структуру), высокотехнологичные японские (О, ужас! Такого раньше никто и не мог подумать) подвески Ohlins со



всевозможными регулировками (про рулевой демпфер даже и не говорю!), десмодромный литровый мотор с приводом распредвала зубчатым ремнем (мало того, что десмо-схема была освоена Ducati заметно позднее времен Пола Смарта, так в те времена распредвалы приводились не ремнем, а

валом в конических шерстernями) и, конечно, совершенно современные тормозные («товарищ» Brembo тогда еще под стол пешком ходил!) и выпускная (о катализаторах тогда даже не задумывались) системы. Ну и оформление приборной панели и светооптика... Да, по тем временам это просто Hi-end. Единственно, что намеренно состарено – спицованные колеса с покрышками Pirelli с камерами (!) и простоватый рисунок протектора! Зато размерчик баллонов вполне современный – сзади 180-мм «лапоть»!

Хватит рассматривать! Вообще-то эти реплики созданы не для статики. В движении все эти неизбежные атрибуты современности просто не заметны. Пешеходы видят стильный силуэт и с удивлением осознают, что мотоциклы 70-х годов вернулись! Ни как итальянский мотомузей устроил выездную сессию для толстосумов. А раз так, то основная задача, которую ставили перед собой создатели, решена на пять с плюсом.

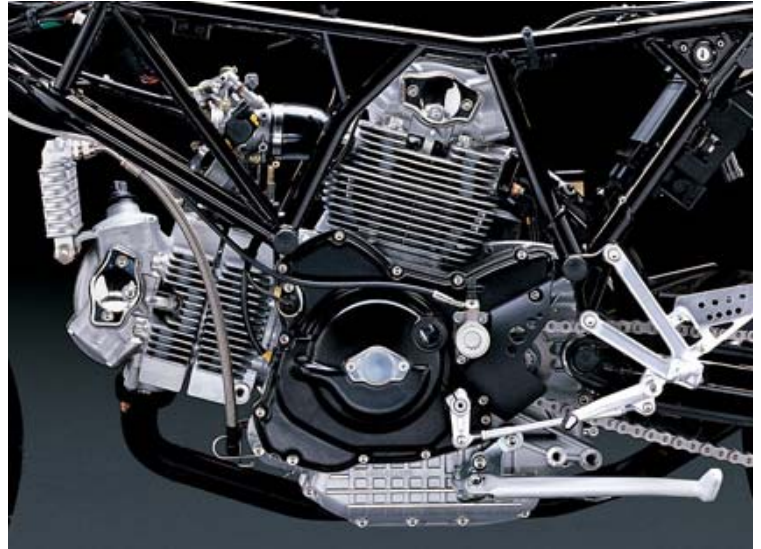
Но если версия Paul Smart L. E. С обтекателем откровенно спортивная и элитная, то более бюджетная раздетая модификация Sport 1000 создана, что говорится, на злобу дня -- для



современных стилист. При всей своей внешней древности в конструкции нет ничего устаревшего. Фактически это современный неоклассик с рубленным неказистым бензобаком, кондовой спортивной сидухой и грубыми «банками» сдвоенных глушителей. Силуэт намеренно занижен по траверсам передней вилки, чтобы обеспечить по настоящему спортивную посадку. Круглые элементы светооптики не кажутся старомодными, как, впрочем, и зеркала бокового вида, разместившиеся на ручках руля. И что самое интересное – они максимально

функциональны – обеспечивают отличный обзор! Пилот за рулем сразу проникнется духом Ducati – как только пол часа проведет в седле и поработает пальцами с рычагом «железобетонного» сцепления. Чего-чего, а этот узел максимально приближен к технологиям тех лет – оно сухое!

Впрочем, самое главное достоинство этих машин – 992-кубовый L-образный десмодромник 1000 DS, который прекрасно показал себя в шасси современного семейства стритфайтеров Monster. И хоть конструкторы намеренно изменили его мощностные характеристики (92 л.с при массе 210 кг), но все равно с 91 Нм



момента при 9000 об/мин ездить на этих раритетах можно очень динамично. Момент всему голова! Кстати, разгон до сотни всего 3,5 секунды – ну на доли меньше, чем у «заряженных» спортбайков. Максималка заявлена как «более 200 км/ч», но уже на 180 км/ч за «штурвалом» откровенно страшно, да и мотор выдыхается. А вот режимы городского трафика даются этим мотоциклам очень легко. Ведь именно на средние скоростные режимы настроены моторы – уверенный разгон на любой передаче, прекрасная эластичность двигателя, а тормоза... О таких гонщики 70-х даже не помышляли!



Аура машин практически сразу располагает к довольно жесткой динамичной езде. Но в отличие от любых Ducati эти ретроклассики и в поведении на дороге лишней раз напоминают о своем особом раритетном назначении. Стоит ввалить в вираж на слишком большой скорости или «заложить»

аппарат на излишне экстремальный угол, как задняя подвеска небольшой болтанкой маятника напоминает – «Не горячись, сынок. Пол Смарт уже показал все, что можно было продемонстрировать!» И тогда эта спесь слетает, вдруг осознаешь всю суетность нашей жизни и красоту мира. Во истину, эти Ducati созданы для украшения действительности и имиджа своего хозяина.



Безусловно, Ducati – для избранных. С этим девизом уже родилось несколько поколений мотоциклистов. Любители экзотики, стиля, особенных характеристик, да и просто престижа найдут в модельной линейке компании своего единственного и неповторимого. Ну а каково место Ducati Sport 1000 и Paul Smart L. E. в современном таблице о рангах? Для меня совершенно очевидно, что такие мотоциклы просто по определению не могут стать первыми и единственными. Эти машины под настроение. Когда какая-нибудь старинная любимая пленительная

мелодия вдруг пробуждает в душе странное состояние детства и спокойствия. Строгий костюм банковского клерка летит в угол и на тело одеваются джинсы, старые «пилот», краги, открытый шлем и черные очки. Ты заходишь в гараж, скользишь взглядом по пластиковым бокам спортбайков, по хрому кастомов и с наслаждением находишь его – ретробайк! Элвис умер? Нет, он живет в нас!

	Параметры	
Модель	Ducati Sport 1000	Ducati Paul Smart L. E.
Дебют/начало производства	2005/2005 г	
Сухой вес	179	181 кг
Снаряженная масса	208	210 кг
Габариты	2180/930/1030	2180/870/1150 мм
База	1425 мм	
Высота по седлу	825 мм	
Объем бензобака	15 л	
Двигатель	992 см ³ , 4–тактный, 2–цилиндровый, L–образный, десмодромный, 4 клапана, воздушное охлаждение	
Размерность двигателя	94/71,5 мм	
Система питания	впрыск топлива	
Степень сжатия	10	
Мощность	92 л.с. при 8000 об/мин	
Крутящий момент	91 Нм при 6000 об/мин	
Трансмиссия	6–ступенчатая КПП, многодисковое сухое сцепление, цепь	
Рама	пространственная стальная	
Передняя подвеска	телескопическая, ход 120 мм	
Задняя подвеска	моноамортизатор, ход 130 мм	
Передний тормоз	два диска 320 мм, 2–поршневые скобы	
Задний тормоз	диск 245 мм, 1–поршневая скоба	
Переднее колесо	120/70–17	
Заднее колесо	180/55–17	
Максимальная скорость	более 200 км/ч	
Разгон	0–100 км/ч 3,5 с	
Расход топлива	7,3 л/100 км	