

# СУПЕР MONSTER

Пол Смит (Великобритания)

Когда я впервые его увидел на подиуме на Миланском мотосалоне осенью 2005 года, то испытал шок. Внутренний голос тот час высказался в этом направлении - парень, мечты сбываются, не так ли? Дело в том, что будучи фанатичным поклонником



городских байков, а точнее стритфайтеров, я до некоторых пор совершенно не мог понять почему родоначальник этого стиля - компания Ducati - до сих пор топчется на месте, эксплуатируя тему скорее ретрофайтеров и даже не хочет наделять их продвинутой "начинкой" от собственных спортбайков. Ну, да конечно, появился не так давно S2R 1000, но в нем не было той харизмы, которой отличаются обычно стритфайтеры ручной сборки. А ведь Ducati легко могли создать нечто подобное и серийное! И вот на тебе - dreams come true - получи подарочек. Помню, сбивчиво стал допытывать ребят на стенде, они показали мне все изюминки машины и пообещали обязательно выслать приглашение на тестовую сессию. На рождество я от радости напился...

И вот долгожданное приглашение у меня в руках и я с командой себе подобных качу в автобусе по окрестностям Болоньи. Да, здесь находится завод, выпускающий знаменитые десмодромники и здесь предстояло мне покататься на S4RS. За месяцы ожидания я уже выучил наизусть все характеристики и особенности машины. Мог самостоятельно без гида рассказать о количестве ноу-хау на единицу поверхности. Но главное, что надо было всем понять что S4RS - первый представитель семейства



Monster с мотором Testastretta, который раньше применялся лишь на спортбайках серии Superbike. 130 л.с. реальных лошадок на заднем колесе при весе 177 кг! S4R просто отдыхает со своими 117 л.с. Согласитесь гремучий вышел коктейльчик! Конкуренцы

ничего не могут противопоставить подобного!

Но вот наш заводской инструктор наконец седлает свой байк, машет рукой и вся наша группа устремляется за ним. Пока народ привыкает к байкам, темп выбран достаточно спокойный. Но вот акклиматизация проходит и лидер выдергивает колесо своего аппарата в небо и быстро устремляется вперед. За это время я успел уже стать единым целым с машиной. Эргономика поразительно комфортная и однозначная. Ничего лишнего, никаких неудобных вздутий или углублений, руль прямой и удобный, сиденья в меру жесткое и при этом так же удобное.

Первое что удивило, так это рулёжка. База у него такая же как у S4R, но реакция на руль совершенно иная. Наверное, все дело в совершенно иных подвеска (и настройках), ведь эта модель в стоке "одевается" в престижный Ohlins. Спереди, к тому же



установлен "перевертыш" с трубами 43 мм, а для снижения трения они покрыты слоем нитрида титана. Если учесть, что и руль совершенно другой - переменного сечения, легкий из алюминиевого сплава, то

понятно откуда берется эта разница в ощущениях. А ощущения следующие: вот видишь слепой вираж, вот, по всем законам мотопилотажа, устремляешь взгляд в ту точку, где должен выйти из виража и байк легко с этим справляется. Неважно какой угол поворота, вгрызаясь в каждый миллиметр асфальта и укладываясь на совершенно фантастически наклоны, мотоцикл пишет траекторию как трековый "снаряд". Поражаешься жесткости ходовой части. В любом наклоне он едет как по рельсам. Даже если в наклоне под колесо попадает камешек, то зад мотоцикла чуть срывает и он моментально встает на место. Пилот даже испугаться не успевает.



Мои друзья впереди, похоже тоже "акклиматизировались" и как заправские спортсмены стали тянуть коленку в поворотах. Сзади особенно хорошо видно как машины "стоят" на траектории. Подобные ощущения я испытывал на 600-кубовом

CBR на гоночном треке. Причем "сибир" был основательно подготовлен. Но подомной же не спортбайк! А впечатления от драйва не хуже, а даже лучше.

Если на обычных Monster все же чувствуется (когда уже начинаешь откровенно хулиганить) нехватка "лошадок", то здесь их по началу даже кажется избыток. На первых двух передачах байк встает на заднее колесо только за счёт поворота ручки "газа". С третьей можно тоже, но играя сцеплением. Класс! Причём при этих упражнениях чувствуешь каждый позыв мотоцикла. С первой же попытки мне удалось проехать весь первый попавшийся по ходу движения 150 метровый отрезок

трассы на заднем и потом встать на два перед виражём. Ух, просто фантастика какая-то.



Когда мы проезжали населенный пункт, то у байка пришлось проверить тормоза. Вылетевшая из двора кошка (не чёрная!) самым наглым способом решила пройти среди нашей цепочки. Мы ехали около 80 км/ч. До последнего момента я был уверен, что кошка не решится и подождет до конца нашей процессии. Но по закону подлости она бросилась передо мной. Уже проверенные во время предыдущих стопи степень дозирования тормозных усилий помогла мне остановиться на грани юза, но без него. Никакого клевка, все очень четко и предсказуемо. Великолепные тормоза, что и не

удивительно ведь здесь стоят суппорта Brembo радиального крепления, аналогичные стоят только на топовых версиях мотоциклов компании, таких как 749 R, 999 S или 999R.

Конечно, эта ситуация не самый лучший полегон для проверки оных. Но просто во время движения, как на серпантинах, так и на обычных шоссе, о тормозах, вернее их эффективности даже не вспоминаешь. Простожимаешь на рычаг и аппарат замедляется с той эффективностью как тебе нужно. Очень четкая обратная связь.

Потом я решил таки проверить максималку. Спидометр показал 250 км/ч, когда я понял, что зашел слишком далеко. Здесь так быстро ездить не принято. Причем запас у мотора по разгону явно еще имелся.



Согласитесь, неплохо для нейкеда. Другое дело, что с седла просто откровенно срывает, но для получения такого адреналина все же можно на несколько секунд прижаться к бензобаку и представить себя мышкой за миниатюрным бикини-обтекателем. Примечательно, что обычно у машин такой концепции обычно после 180 км/ч происходит разгрузка передка, но здесь я этого не обнаружил, разве что после 220 км/ч. Управляемость даже на таких режимах отличная.



Еще мотоцикл притягивает тем, что конструкторам удалось создать идеальный альянс КПП и двигателя. Передаточные отношения подобраны отменно, каждая передача может по полной реализовать возможности мотора, который к тому же

отличается отличным крутящим моментом. Собственно именно благодаря этим характеристикам нет никаких провалов и излишних подхватов, зато есть всегда полна уверенность, что в любую секунду при повороте ручки "газа" байк уверенно устремится вперед. Настоящий стрит!

Второй день, как обычно был отдан для фотосессии. Фотограф гонял нас по одному и тому же участку серпантина и в конце концов, окончательно вкатавшись, народ стал творить на S4RS просто стандарденские вещи. Жаркий асфальт, хорошо прогретые новые покрышки, новые мотоциклы, обладающие чуть ли не самым эталонным балансом характеристик и возможностей... Что ещё надо для счастья?

К концу второго дня я мог уже точно ответить на этот вопрос - такой аппарат в моем гараже. Да, после теста я был готов поменять свой переделанный и оттюненый в пух и прах стрит на базе литрового

Fazer'a на это чудо дукатиевской мысли. И хоть, как правило, читатель с подозрением относится к такого рода восторженным отзывам, но сдержать эмоции не могу - S4RS вышел на удивление складным и взвешенным. Минусов я так и не обнаружил, ну разве что цена кусается. Но с другой стороны почему шедевры должны продаваться по бросовым ценам? Причем при всей своей навороченности в техническом плане этот Ducati не потерял фирменных дух, который свойственен только мотоциклам из Болоньи. Вива Италия!

