

ИТАЛЬЯНСКАЯ КОМПАНИЯ DUCATI ВНОВЬ ОБОШЛА ВСЕХ КОНКУРЕНТОВ В СЕГМЕНТЕ СЕРИЙНЫХ СПОРТБАЙКОВ. ЛЮБИТЕЛЯМ ЭКСТРИМА ПРЕДЛОЖЕНА 200-СИЛЬНАЯ МАШИНА – ПРАКТИЧЕСКИ ТОЧНАЯ КОПИЯ ГРАНПРИЙНОЙ «РАКЕТЫ».



ВЫСШАЯ СИЛА

Текст: Михаил Лапшин ■ Фото: Ducati Ducati Desmosedici RR

Имя Ducati традиционно ассоциируется со скоростью, эксклюзивным дизайном, необычными техническими решениями и, конечно, с особой спортивной идеологией в мотопроизводстве. В принципе, сейчас любая известная мотоциклетная компания выпускает спортбайки, но даже в этой команде Ducati принадлежит ведущая роль. И дело здесь не только в различных ноу-хау (один только десмопривод чего стоит!) и четком следовании стилю. Не менее важно стремление быть в любой момент времени на голову выше любого конкурента. Как результат история Ducati изобилует победами в различных чемпионатах. Известные всему миру пилоты, выступающие на Ducati (например Карл Фогарти, Трой Бейлис, Даг Полен, Раймонд Роше, Джеймс Тозеланд), получили

массу кубков мирового чемпионата Superbike. Не меньших успехов добилась марка и в премиум-классе мотоспорта – гонках Moto GP. И лишь однажды компания решила на некоторое время уйти из большого спорта... Возвращение бренда в Moto GP в 2003 году было связано, конечно, с разработкой неординарной во всех отношениях машины. Конструкторам удалось, используя старые наработки и современные технологии, сделать принципиально новый мотоцикл для трека. Жесточкая конкуренция с японскими производителями потребовала поиска нетривиальных решений. Речь идет, как вы уже поняли, о легендарной Desmosedici RR, которая сразу после дебюта стала своего рода революционным знаменем (конечно, красным) фирмы и, пережив несколько модернизаций,





достигла заоблачных высот в плане гоночных ноу-хау и баланса характеристик. Не секрет, что обычно до конвейера эти самые ноу-хау доходят основательно урезанными. Тут играют свою роль и бюджет, и некоторые законодательные ограничения. Практически все ведущие производители выпускают спортбайки, в которые внедрено немало элементов из сферы большого спорта. Но чтобы запустить в тираж чистокровного «спортсмена» – такого мотомир еще не видел. До недавнего времени. Пока на это не решилась Ducati.

Естественно, что столь значимый для мотоциклетной истории дебют Ducati устроила в родной Италии, в рамках одного из этапов Moto GP. Действующий пилот команды Ducati Лорис Капирози выкатил на трек Мунжело серийный Desmosedici RR и поведал журналистам, что, к своему удивлению, не обнаружил большой разницы между новинкой и трековой машиной.

Никаких удешевлений конструкции и дефорсажа! Любители скорости и эксклюзивных разработок получили от Ducati просто фантастический мотоцикл – копию того, что выступает в Moto GP в сезоне-2006, и лишь адаптированный для дорог общего пользования.

Серийная модификация трековой машины фактически открыла новый класс в модельной линейке Ducati. Можно назвать эти аппараты трекбайками, потому как спортбайки с ними и рядом не стояли. Никто из конкурентов не может похвастаться серийной машиной с такими возможностями, таким ярким дизайном и такой энерговооруженностью.

Формы суперлегкого карбонового обтекателя полностью идентичны гоночному донору. Над «лицом» пришлось поработать команде «пластических хирургов», которые искусно выполнили вырезы под головную оптику. Передняя часть выглядит очень хищно, и все благодаря дерзкому дизайну фар. Разработчики не забыли, что машины Ducati должны шокировать своей внешностью. Фирменный стиль подчеркивают и указатели поворотов, интегрированные в корпуса зеркал. Приборная панель выполнена нарочито грубо, в гоночном духе.

В центре головной части обтекателя – там, где во время движения по законам аэродинамики создается максимальное давление набегающего воздуха, – расположено дуло воздухозаборника системы инерционного наддува. Широкие

и приплюснутые к «хребту» формы (в профиль мотоцикл напоминает острый и тонкий корабельный киль) боковой облицовки неожиданно обрываются на воинственно вздернутом «хвосте». И здесь конструкторы опять показали свой высший класс – за счет особой компоновки выпускной системы удалось выполнить заднюю часть мотоцикла визуально очень легкой, высокой и грозной на вид. Причем глушители вовсе не под «брюхом», как может сначала показаться. Разработчики использовали нетрадиционную схему 4-2-1 (естественно, удовлетворяющую нормам Евро3), а сам «конец» интегрировали в корпус хвостового оперения – туда, где по теории могло бы расположиться пассажирское сиденье. Но это машина для эгоистов, и поэтому сейчас там можно обнаружить лишь зарешеченные окошки, откуда и выходят отработанные газы.

В шасси машины использован полноценный гоночный литровый силовой агрегат с впрыском Magneti Marelli и десмодромным приводом клапанов. КПШ 6-ступен-

чатая, привод цепной. Производитель не стал душить мощное дыхание Desmo, и в распоряжении владельца будет весь 200-сильный табун лошадок. Причем эта величина достигается при 13 500 об/мин, что лишний раз говорит о широчайшем диапазоне эффективной работы мотора. Естественно, при желании показатель мощности можно легко поднять – это зависит от настроек.

Стальная комбинированная рама, карбоновый подрамник, алюминиевый задний маятник – основа шасси, которая опирается на не менее продвинутую подвеску. Спереди навороченный «перевертыш» Ohlins FG353 с 43-миллиметровыми трубами и полным набором регулировок. Сзади – тоже богатый регулировками мотомортизатор Ohlins. Колеса Marchesini из магниевого сплава с семиспицевым рисунком – так называемой серии GP6, как у гоночного байка. Конструкторы не стали устанавливать на серийную машину гоночные карбоновые диски (их просто невозможно прогреть при городской езде, а ведь только в таком состоянии они

могут эффективно работать), но зато все остальное использовали в полном объеме. Спереди два 320-миллиметровых диска (толщиной 6 мм), суппорты Brembo с радиальным креплением, причем суппорты четырехпоршневые! Сзади один 240-миллиметровый диск с двухпоршневым суппортом.

Ducati уже давно сделала своим слоганом фразу «Наши спортбайки всегда готовы к гонкам!». И Desmosedici RR – ее иллюстрация. Ни одна гоночная команда и уж тем более гошники-любители не в состоянии построить такую машину для выступления на любительских соревнованиях. И дело здесь не в финансах, а в упомянутом выше балансе характеристик и настроек.

Эту модель уже сейчас можно заказать у дилеров Ducati. Производитель принимает заказы с июля 2006 года до января 2007-го. Модель выпускается в двух цветовых вариантах (в обоих случаях в основе лежит фирменный красный цвет). Первая версия называется просто Desmosedici RR – полностью красная





ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

МОДЕЛЬ/МОДИФИКАЦИЯ	Desmosedici RR
Производитель	Ducati Motor
Модельный год	2007
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	4-тактный, 16-клапанный
Количество/расположение цилиндров	4/в ряд
Рабочий объем (см³)	989
Мощность (к.с.)	200 (13500 об/мин)
Момент (Нм)	н. д.
Система питания	впрыск
Система охлаждения	жидкостная
РАЗМЕРЫ/ОБЪЕМЫ/ВЕС	
Колесная база (мм)	1425
Длина (мм)	2085
Высота по седлу (мм)	780
Сухая масса (кг)	172
Объем топливного бака (л)	15,5
ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Максимальная скорость (км/ч)	350
Разгон до 100 км/ч (сек)	2,3
Ориентировочная цена	€75 000

с белым спортивным номером на «хвосте». Вторая – Desmosedici RR Team Version с логотипами титульных спонсоров команды и традиционным красным колером Rosso GP.

