



## ДВУЛИКИЙ КЛАСС

Ducati Hypermotard 1100

■ Текст: Михаил Лапшин ■ Фото: Ducati

Итальянцы продолжают удивлять мотомир. Казалось бы, мотоциклетная классификация сложилась и устоялась, а нет, Ducati представила модель, которая не вписывается ни в один сегмент. Новейший Hypermotard 1100, имеющий все признаки эндуро, не менее убедителен в роли спортбайка.

Э тот удивительный во всех отношениях мотоцикл впервые был показан миру в качестве концепта в 2005 году на мотосалоне в Милане. Журналисты ворковали вокруг него, как голуби на крыше, – на похвалы не скупилась. А мой знакомый тест-райдер из одного известного английского еженедельника предвкушал, как будет «юзать» Ducati на трек в Мунджело. После успешных селекционных работ, результатом которых стал ультимативный вседорожник Multistrada, итальянская компания задалась еще более труднодоступной целью – сделать достой-

ный микст из спортбайка и эндуро (вернее, его асфальтовой версии – супермоторда). До сих пор никому не удавалось приготовить такой коктейль. В 2005 году Hypermotard позиционировался как концепт, но выглядел вполне завершенно. Сейчас становится понятно, что итальянцы просто хотели психологически подготовить потребителя к этой машине, потянули время (дескать, проект еще сырой, надо много чего доделать) и спустя два года представили идентичную серийную машину. Надо сказать, что громкие звания и титу-

лы Hypermotard 1100 начал получать сразу же после дебюта – можно упомянуть «Лучший дизайн 2005 года» от всемирной Motorcycle Design Association и «Best of show» на упомянутом мотосалоне в Милане. Однако потребитель был готов проголосовать за новинку кошельком и без этих наград. При этом за кадром осталось трепетное отношение к Hypermotard его главного разработчика – безымянного дизайнера Пьера Тербланша. Нужно было видеть, с каким чувством он рассказывал на пресс-конференции о концепции и стилистических решениях модели –

словно это его единственная и всегда любимая дочурка. А ведь за плечами у Тербланша десятки заметных разработок. Идею Hypermotard Пьер Тербланш вынашивал давно, но только в этом веке удалось объединить в одном аппарате необычный дизайн, практичность, универсальность, динамику и агрессию. Именно Тербланш сформулировал основную цель: этот мотоцикл должен одинаково успешно штурмовать городские джунгли и загородные направления, что будет рождать чувство уверенности у пилота. Итальянские водилы с детства ездят в условиях, по сравнению с которыми наши столичные реалии кажутся детской забавой, так что чаяния Тербланша понятны. Страна, которая поставляет лучших гонщиков, на сей раз подарила миру лучший универсальный мотоцикл. Во всяком случае хочется в это верить. На фотографии Hypermotard 1100 выглядит слишком статично, зато вживую так и пышет драйвом. При минимуме облицовки байк напоминает напряженный мускул. Тем не менее основа знакомая: классическая дукагиевская рама –

«птичья клетка», консольный задний маятник и всеми обожаемый L-твин с десмодромным приводом клапанов. Старые ингредиенты под новым соусом.

Ducati отличаются от других мотоциклов тем, что опознать их можно и с закрытыми глазами. Однако в случае с Hypermotard накрывает странное чувство – вроде бы имеешь дело с чем-то очень знакомым, но при этом испытываешь беспокойство, как при встрече с чем-то неизведанным, диким. Знакомо жестко бурчит десмодромный силовой агрегат, при этом руль совсем незнакомый, слишком кроссовый, хотя и удивительно удобный, эргономичный. Со стороны он похож на распушенные по ветру уши спаниеля.

Посадка относительно высокая – 845 мм по седлу. Развитая жидкокристаллическая приборная панель выполнена в стиле трекового спортбайка Desmosedici GP. Очень элегантное решение – диодные планки передних поворотников имплантированы в пластиковую защиту рук. Зеркала заднего вида расположены на концах ручек руля и заодно выполняют функцию защиты – при падении склады-



РЕШЕТЧАТАЯ ФЕРМА РАМЫ И ПЛАСТИКОВОЕ ОПЕРЕНИЕ HYPERMOTARD 1100 – КРАСИВАЯ ОПРАВА ЖЕМЧУЖИНЫ DUCATI, L-ОБРАЗНОГО СИЛОВОГО АГРЕГАТА С РАБОЧИМ ОБЪЕМОМ 1078 CM<sup>3</sup>





крутящего момента уже на 4750 об/мин – цифры говорят о том, что конструкторы постарались наделять машину и спортивным подхватом на высоких оборотах, и ломовой тягой «на низах». Передаточные отношения КПП подобраны грамотно – передачи не такие короткие, как у спортбайка. Пилот Hypermotard в любой ситуации может положиться на двигатель – мощности хватит.

Совсем недавно (MOTOR, апрель 2007) я с восторгом рассказывал о ноу-хау топовой версии семейства 1098 компании – цифровом центре Ducati Data Analyser (DDA), с помощью которого можно корректировать настройки машины под индивидуальные требования владельца. Так вот, если на спортбайке DDA доступна как дополнительный аксессуар, то на Hypermotard она поставляется в стоке. Ничего себе бонус!

Подвеска – другая сильная сторона новинки. Передняя часть опирается на мощную (50 мм) вилку Marzocchi, сзади – моноамортизатор Sachs с полными наборами регулировок. Легкие колеса Marchesini прекрасно сочетаются с радиальными передними тормозами Brembo с 4-поршневыми суппортами, причем спереди установлены два диска в 305 мм! Сзади,



правда, один, 245 мм и с однопоршневой скобой. Что тут сказать? Таким тормозам позавидуют даже современные спортбайки! База машины – 1455 мм, угол наклона вилки 24, так что с маневренностью у Hypermotard 1100 полный порядок.

Однако все вышеперечисленное – самая простая версия модели. Тем, кому такого технического богатства покажется мало, предлагается модификация Hypermotard 1100 S. Литера S, как знают поклонники Ducati, означает принципиально иной уровень «зарядки». Это уже полноценный спортивный снаряд. Если конкретнее, то топ-версия имеет, к примеру, 50-миллиметровый «перевертыш» Marzocchi с напылением из нитрида титана и задний спортивный моноамортизатор Ohlins с



## Есть нюансы, которые намекают на возможность использования машины не только на асфальте, например укороченное в стиле эндуро переднее крыло



ваются и становятся единым целым со щитком для рук. Все гениальное просто! И почему до этого не додумывались японцы? Есть и другие нюансы, которые намекают на возможность использования машины не только на асфальте, например укороченное в стиле эндуро переднее крыло. Более весомые признаки – немалый дорожный просвет и длинноходные подвески (ход у передней – 165 мм, у задней – 141 мм).

Эргономика соответствует идее микста мотарда и спортбайка. Седло длинное и высокое, но пилот может активно работать телом в виражах. Он может свешиваться по-спортивному или привставать на подножках при переезде неровностей, как на эндуро. При этом расположение руля – почти как на турере, и ширина максимально комфортная.

Оформление «хвоста» тоже неоднознач-

ное. Два ствола глушителя на спортивный манер уложены под «хвост», но высота этого «крыла» над колесом чисто внедорожная. Чтобы как-то сгладить эту дисгармонию, конструкторы опустили площадку под номерной знак. Уверен, что будущие владельцы первым делом избавятся от нее как от рудимента.

Решетчатая ферма рамы и пластиковое оперение – красивая оправка жемчужины, L-образного силового агрегата с рабочим объемом 1078 см<sup>3</sup>. Этот мотор отличается от традиционных V-твинов прежде всего типом газораспределения (десмодромный привод остается фирменной фишкой Ducati) и соотношением диаметра цилиндра и хода поршня (98 x 71,5 мм). Да и степень сжатия внушает уважение – 10,5 : 1. Это совсем не мотардовский двигатель, это полноценный спортивный L-твин! 95 л.с. при 7750 об/мин и 103 Нм пика

**MG-RACE**  
ВЫХОПНЫЕ СИСТЕМЫ ВЫСОКОГО КАЧЕСТВА



Toyota Land Cruiser 100, Lexus Lx470 (раздвоенная выхлопная система)



- AUDI
- BMW
- HONDA
- LEXUS
- MERCEDES
- OPEL
- RANGE ROVER
- SUBARU
- TOYOTA
- VOLVO
- VW
- ...

Спортивные тюнинг-системы.

Дизайнерские решения выхлопной системы. "Разводки" на две стороны.

Универсальные спортивные глушители.

Аэродинамические обвесы и накладки.

www.stalker.ru  
www.mg-race.ru  
(495) 107.14.01  
Электродная, 13



**СТРАНА, КОТОРАЯ ПОСТАВЛЯЕТ ЛУЧШИХ ГОНЩИКОВ, НА СЕЙ РАЗ ПОДАРИЛА МИРУ ЛУЧШИЙ УНИВЕРСАЛЬНЫЙ МОТОЦИКЛ**

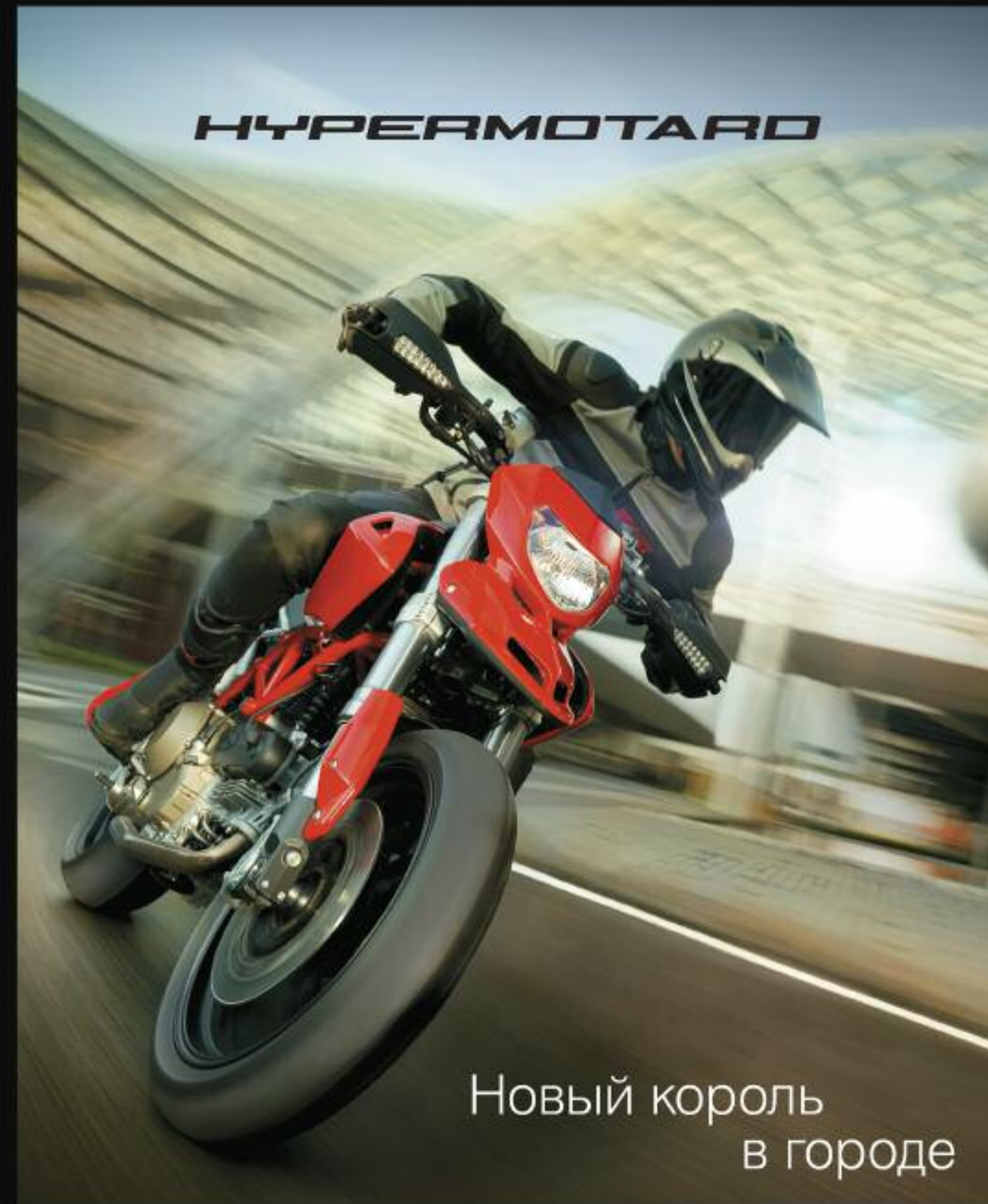
полным набором регулировок. Передние тормоза Brembo уже не традиционные 4-поршневые, а спортивные, серии Monobloc – такие используются сейчас на гоночных «снарядах» и серийном superbайке 1098 S. Внешние отличия – облегченные колесные диски, карбоновые детали облицовки, защита от грязи приводного ремня, более развитый ветровик и иная раскраска. Модификация 1100 S весит 177 кг, тогда как базовая модель – 179 кг.

К сожалению, когда писался этот текст, новинку Ducati российские мотосалоны еще не продавали. Серийный выпуск Hypermotard 1100 начался совсем недавно, и с учетом ажиотажа вокруг модели поставки в Россию наверняка котируются. Так что пришлось довольствоваться информацией из переписки с моим британским коллегой, который одним из первых протестировал модель у себя в стране. Свое письмо по поводу Hypermotard он обозначил просто – «brain out!». Думаю, можно обойтись без перевода...



**Технические характеристики**

**МОДЕЛЬ/МОДИФИКАЦИЯ**  
Ducati Hypermotard 1100  
**Производитель** Ducati Motor Holding SpA  
**Модельный год** 2007  
**ДВИГАТЕЛЬ**  
Тип 4-тактный, 4-клапанный  
Количество/расположение цилиндров 2/L-образно  
Рабочий объем (см<sup>3</sup>) 1078  
Мощность (л.с.) 95 (7750 об/мин)  
Момент (Нм) 103 (4750 об/мин)  
Система питания впрыск  
Система охлаждения воздушно-масляная  
**РАЗМЕРЫ/ОБЪЕМЫ/ВЕС**  
Колесная база (мм) 1455  
Длина (мм) 2120  
Высота по седлу (мм) 845  
Сухая масса (кг) 179  
Объем топливного бака (л) 11,5  
**ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ**  
Максимальная скорость (км/ч) 200  
Разгон до 100 км/ч (сек) 3,3  
**ОРИЕНТИРОВОЧНАЯ ЦЕНА**  
€ 12 000



Новый король  
в городе

Для истинных гурманов мототехники, которые стремятся выйти за рамки стандарта и создан новый мотоцикл Hypermotard. Модель призвана одинаково уверенно штурмовать урбанистические каньоны и горные подъемы, пилот должен уверенно чувствовать себя в седле и контролировать машину, как на асфальте автобана, так и на вертикалях серпантинных. Успешно опробовав силы в деле смешивания различных стилей, итальянские конструкторы реализовали проект «хай-энд» мотоцикла класса «супермото». Так Hypermotard заочно получил звание «Король города»!

Ducati Москва: Рублево-Успенское шоссе, 6 Тел: (495) 772 38 00  
www.ducati.ru

Реклама. Товар сертифицирован.

**DUCATI**