

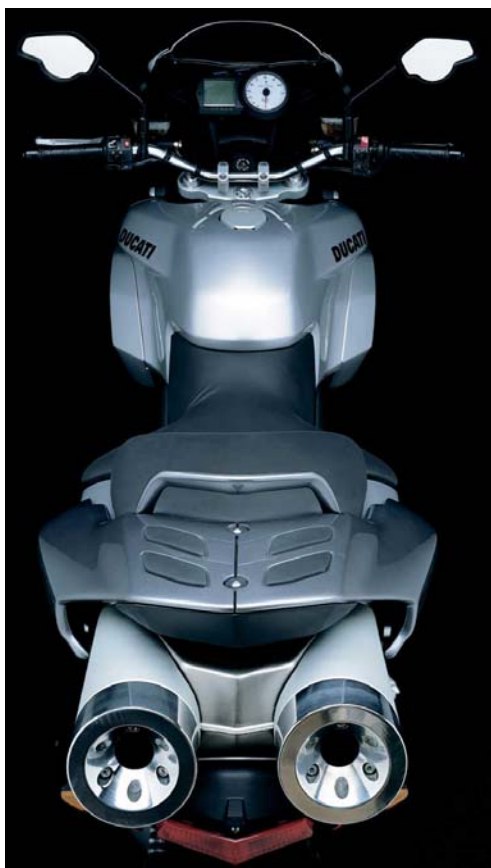
ДОСПЕХИ БОГОВ

Михаил Лапшин

Ducati Multistrada 1000DS

фото: Ducati

Сказать, что итальянцы со своей Ducati Multistrada переполошили пол Европы – значит ничего не сказать. Масштабы современной волны увлечения универсальными Ducati сравнимы с фанатизмом народных масс вокруг марки Harley пару десятков лет назад. Уж больно престижно стало держать в своих гаражах эндуроподобные спортбайки Multistrada 1000DS. Образ мультицелевого транспорта засел в умах многих.



Сказали бы мне пару–тройку лет назад об этом – рассмеялся бы в ответ. Ducati – массовый продукт? Увольте! Японцы не позволят. Безусловно, аппараты Ducati есть за что любить: отменный дизайн, выверенная с годами стилистика как в плане форм, так и цвета, мощные двигатели и выверенные до мелочей ходовые части, конечно, имидж, плюс ко всему чисто техническая «фишка» – десмодромный привод газораспределения – это вообще ноу–хау не только в мотоцикlostроении, но и автомобильной промышленности. Вышеперечисленное уже

способно перевести изделия Ducati в разряд всегда желанных «хищных вещей века» -- спасибо братьям Стругацким за столь четкий термин, описывающий устои нашего времени.



Но эти «вещи» редко когда становились достоянием широких слоев населения. Теперь же все это в прошлом. Итальянцы сумели максимально расширить горизонты дозволенного. «Литровый» первенец Multistrada появился на свет в 2003 году и произвел фурор просто самой идеей реализации в одном двухколесном объекте различных (зачастую противоположных) качеств. Тогда многие кричали, что итальянцы открыли новый класс мототехники. Нет, все оказалось не так банально. Просто конструкторы Ducati сумели поразительно четко трансформировать в «железо» образ универсального по своим возможностям мотоцикла. Ну это из серии: продавец спрашивает клиента на предмет чего изволите? Ну и покупатель отвечает: желаю такой красивой, самой скоростной и



управляемый. И конечно, чтобы на таком можно по бездорожью покататься и багаж, если что перевезти. Какой багаж? Маленький такой – пару баульчиков... Фантастика? Multistrada 1000DS четко вписывается в эту концепцию «сайнс фикшен».



Все эти мысли круговоротом крутились в голове, когда ваш покорный слуга летел на самолете в Болонью, на весеннюю тестовую сессию Ducati. За бортом остались еще не оттаявшие от долгой зимы просторы России, а впереди замаячили уже сочно зеленные и головокружительно ароматные ландшафты Италии. Казалось, этот дивный парфюмерно-апельсиновый запах пробивается даже на многотысячную высоту. Оставалось еще немного

времени на раздумья и я мысленно продолжил тему: как удачно в Ducati развили идеи Multistrada в более доступные в бюджетном плане 620-кубовые модели. Линейка мотоциклов Multistrada в один момент расширилась от одной модели до целых четырех. Во истину: никто не уйдет обиженным.

Ну а мне предстояло «катать» последнюю «литровую» модификацию — Multistrada 1000DS образца 2005 года. Не самую навороченную (топ-модель — Multistrada 1000S DS оснащена подвесками Showa с регулировкой предварительного поджатия пружин и гидравлического сопротивления отбоя) в модельном ряду, но и не самую слабую.

Правильней здесь сказать – золотую середину, именно о ней сейчас грезят многие европейцы.

Уже через пару часов пребывания в Италии я понял, что местные жители совсем не европейцы в общепринятом понимании этого слова. Законопослушание здесь не в фаворе. Пока мы добирались до места проведения тестовой сессии, наш автобус не раз был атакован местными двухколесными райдерами, которые, казалось, принципиально не терпят присутствие впереди себя какого либо транспорта. Нарушение скоростного режима, зависание на «хвосте», выжимание с полосы и прохождение виража на грани фола здесь также распространено как в России. Вот только почему у нас до сих пор не рождаются всякие Валентино Росси?..

Ответ на этот вопрос получил буквально через пару часов, когда нашу команду журналистов высадили на одной из местных туристических баз, где дислоцировались тестовые Multistrada 1000DS. Пока «европейцы» (в эту плеяду входили тест-пилоты различных скандинавских, английских, немецких изданий) трепетно осваивали эргономику мотоцикла, что-то восхищались по поводу навороченности приборной панели и отсутствия красной зоны на тахометре (признаюсь, не стал углубляться в алгоритм нажимания кнопочек, главное было понять где спидометр, тахометр и уровень топлива в бензобаке), эти местные «джигиты», что-то прокричав



инструктору, сломя
голову помчались
вперед. Похоже, по их
понятиям истина -- в
скорости. Мне, будучи
уже знакомым с первым
поколением Multistrada,
оставалось отбросить
весь трепет общения с
«новым и



и неизведанным» и сесть им на «хвост».

За эти годы я похоже забыл, что значит Multistrada и что такое Ducati. Потому как троганье с места чуть не вызвало конфуз (чуть не заглох, ведь сцепление у Ducati надо отпускать либо ювелирно, либо с «газа» и соответствующим буксом заднего колеса), но в последний момент рука словно вспомнила и аппарат «полетел». Первые метры не вызвали никаких проблем. На секунду даже закралось сомнение -- Multistrada ли подо мной или какой-то японский энудро случайно затесавшийся в шеренге? Нет, вроде как и фирменный красный цвет облицовки и уже упомянутая навороченная «приборка» и «ветровик», вращающийся вместе с рулем – все это присуще только Ducati. Ну и конечно тугой рычаг сцепления выдает гоночную породу. Короче, только несмышлениш может перепутать этот Ducati с чем либо еще.

Но я отвлекся. Задача ставилась -- не отставать от «местных». Хорошенькое дело, эти знаю «фарватер» как свои пять пальцев. Вжи-ик и уже и след простыл. Лишь вдалеке маячил «стопарь» несчастного инструктора. Вот он и был выбран в качестве «чек-поинта».

Однажды мне знакомо дал прокатится на Toyota Corolla. Серенькая такая машинка, внешне обычный сити-кар, никаких рейсинговых атрибутов, сток... Сел я за руль, включил передачу, тронулся... И тут хозяин авто говорит: ты, нажму педальку до упора, не бойся... Дальше последовал взрывной разгон. Corolla в моем сознании превратилась тот час как минимум в Celica, а максимум в Supra. В общем, этот «горожанин» был укомплектован «заряженным» моторчиком под 200 «кабыл». И меня, признаюсь, пленил, этот контраст внешней общеизвестности и внутренней неизведанности. Все это к тому, что в первые минуты активного драйва на Multistrada 1000DS испытал именно такую двойственность. Вроде как машина внешне выглядит совсем не как классический Ducati – эдакий «заκος» под традиционные Yamaha TDM900. Но при всем при этом имеются эксклюзивные признаки скорости -- пространственная рама типа «клетка», консольный задний маятник, стильная внешность... А тут еще оказалось, что этот аппарат «рулится» с возможностями легкого эндуро (небольшой вес, малая база, хорошая обзорность над потоком), но при этом присутствуют точность управления и разгон спортбайка. Все смешалось... Если вот так с места рвануть стрелку тахометра до 7000 об/мин, то переднее колесо с легкостью оторвется от земли. Вау! В этом диапазоне



явно наблюдается «всплеск» характеристик (пик мощности приходится на 8000 об/мин), ну а с 4500 об/мин мотор способен вытянуть из всяких передряг на любой передаче. Прекрасная эластичность! Все это к тому, что моторы конфигурации V2 довольно редко отличаются такими мощным и при этом компромиссным распределением мощности и крутящего момента. Если посадить новичка за руль Multistrada, то он наверняка скажет, что мотоцикл укомплектован 4-цилиндровым мотором, ну а если послушать комментарии фаната V-твинов, то услышим совсем не скромные восторги. Согласен, здесь есть во что влюбится.

Впрочем, эту Multistrada 1000DS легко отличишь от конкурентов племени V2. Ни один другой мотоцикл так трепетно (буквально в этом смысле слова – вибрации) не работает на низких оборотах. Особенность десмоприводов дает о себе знать, но это вовсе не минус, а фирменная особенность Ducati. На 2000 об/мин пилот ощущает эдакое легкое цоканье в механизмах мотора, словно двигатель шепчет – те терзай меня, крутани «газ». Вообще, если говорить об оценке силового агрегат Ducati, то на ум приходит единственное выражение – из искры возгорится пламя. С первых же тысяч оборотов пилот ощущает эту искру в огниве и уже после 2500 об/мин она превращается в огнедышащий костер. Не потому ли многие говорят о «взрывности» двухколесных «итальянцев»?

Но надо признаться, опыта управления по местным серпантинам раньше не имел. Группа лидеров с каждой минутой все дальше и дальше уходила вперед. А между тем моему взору открывались головокружительные ущелья, откосы и снесенные кем-то ограждения в поворотах. Внутренний ограничитель постепенно взял свое – зачем спешить, кому нужно и что нужно доказывать? Вот решил закончить гонку за лидером и сосредоточиться на получение кайфа от езды. Почему-то сразу виражи стали даваться еще с большим углом наклона, а вместе с тем еще более

увеличилось чувство единства с мотоциклом. Сразу ощутил всем нутром какую ту внутреннюю жесткость аппарата, ее способности словно по рельсам следовать намеченной траектории. Да, Ducati есть Ducati. Гранприйные корни дают о себе знать. Машина ни на йоту не даст усомниться в своей аморфности к желаниям хозяина. Здесь как раз тот случай, когда все в руках водителя: и драйв, и скорость, и управляемость. Вот только новичкам стоит быть осторожными – эта легкость должна опираться на многолетнюю практику.

Только через несколько километров вкусил все прелести эргономики: классическая посадка, совсем чуть-чуть по-спортбайковски заваленная вперед, широкий руль и его удобная высота. Словно опять ощутил себя в седле современного туристического эндуро, но стоило на прямике выкрутить «гашетку» и мнения о машине изменилось... Нет, это спортбайк, однозначно, спортбайк...

Контраст этой двойственности поражает. И совсем не в том качестве как, например, за рулем «заряженного» от TRD Toyota Rav4. Там всегда ты ощущаешь, что ты за штурвалом



«паркетника», а здесь гоночные амбиции пилота не зависят от вложенных денежных средств в спойлера, «прямотоки» и фирменные наклейки. Multistrada 1000DS едет и управляется как эндур-спортбайк при любых условиях. Не важно, что под колесами идеальный европейский асфальт или разбитый проселок уральщины.

Как только я отстал от группы, то сразу заметил, что основная трасса часто имеет соединение с грунтовыми второстепенными дорогами. Что дальше? Естественно рванул на первую понравившуюся. Традиционная Италия тот час отступила и мне показалось, что Multistrada 1000DS вдруг занесло куда-нибудь в предгорья Крыма. Та же чахлая растительность, те же полу-дороги полу-русла рек, щебень, вымойны и жара. Надо сказать, здесь спортбайк Multistrada 1000DS тот час превратился в эндуро. Подвески столь тщательно работающие на редких изъянах тамошнего асфальта вдруг продемонстрировали завидную энергоемкость и длинноходность на грунтовке. Да, Showa есть Showa! А что будет если пересесть на Multistrada 1000S DS с полностью регулируемыми Ohlins?

Снаряженная масса у мотоцикла порядка 220 кг. Это не мало для «литрового» эндуро мощностью 92 л.с. Но эти рассуждения верны, если туго изучать на бумаге характеристики. К тому же производитель говорит о реальных «лошадках» на колесе, а не валу двигателя, как японцы. На деле этот «рабочий вес» разумно распределен вокруг силового агрегата и пилот совсем не ощущает размытость веса по всей длине. Центр тяжести также «ниже ватерлинии», что, безусловно, положительно сказывается при контр-рулении, форсировании дорожных преград на малой скорости, да и вообще при парковке. Плюс ко всему, управляемость Multistrada 1000DS можно характеризовать таким термином как «квадратичность» — она одинаково уверенная как при работе рулем, так и корпусом, при наклоне всего «тела» мотоцикла. Вот и здесь мы затронули двойственность машины, ведь первый фактор свойственен именно эндуро, а второй — исключительно спортбайкам.

Плюсы удобной посадки испытал не только на горных тропинках (очень легко скидываешь ногу в качестве упора и также легко ее возвращаешь

обратно не тратя время на поиск подножки), но и в городской сутолке. Представьте, в Болоньи, как и в Москве, тоже случаются «пробки». Причем, броуновское движение здесь создают не автомобилисты, а скутеристы, которые словно мальки в речке пытаются ежесекундно выявить самый кротчайший путь в заторе. Так вот, пилот Multistrada всегда на пол корпуса выше их, а значит гораздо лучше оценивает дорожную ситуацию. Ну а когда «пробка рассасывается», то и автомобилистам приходится дышать пылью (эфемерной, конечно) из под колес мотоцикла. Разгонная динамика просто фантастическая.

Производитель скромно умалчивает точные данные на этот счет. Мне же по наручным электронным часам удалось достичь «сотни» за 4 секунды и не особо напрягаясь – первая и вторая передача (почти до отсечки). К сожалению не знание местных полицейских обычаев в плане штрафов не позволили вдоволь насладиться комфортом больших скоростей (скажу одно -- на таких режимах аппарат ведет себя как хороший спорт-турист).

Максимальную цифру, которую показывал мне жидкокристаллический спидометр, была 210 км/ч. По «паспорту» Multistrada 1000DS способна достигать 225 км/ч, а это значит порядка 235 км/ч с учетом погрешности спидометра.



На таких режимах добрыми словами вспоминаешь конструкторов и аэродизайнеров. Скромный на вид «лопух» вокруг двухуровневой светооптики идеально работает на скоростях до 180 км/ч. Потом вдруг мозг догоняет, что автомобили вокруг подозрительно быстро мелькают по

бокам и заставляет чуть пригнуться – значит, в гору еще 20 км/ч. А если сразу со старта по-спортбайковски залечь «на приборке», то недовольный ветродуй начнет докучать лишь на 210 км/ч. Впрочем, при всех плюсах ветровика, надо сказать и о его минусах. Его кокон выполнен единым целым с рулем, поэтому при резких сменах движения на скорости аппарат не совсем адекватно спорту ведет себя в воздушном потоке. Струя воздуха вдруг может неожиданно усилить свое давление на шлем пилота. Но к этому быстро привыкаешь.

Безусловно, такой вольготный во всех отношениях (и направлениях! Почти эндуро!) стиль подразумевает весьма трезвую оценку тормозов и выбора шин. Касаемо последних, штатные Pirelly Scorpion хороши как на сухом асфальте, так и мокром, но, естественно, пасуют на грунтовке. Что, собственно, и не удивительно. Производители покрышек еще не разработали такой универсальный продукт как Multistrada 1000DS. Поэтому, если ваш ежедневный маршрут проходит не по асфальту, то стоит озаботиться более выраженной в плане грунтозацепов покрышкой. А вот касаясь тормозов, то здесь апгрейд возможен только, если ваш карман жжет лишняя пара сотен «зеленых». В стоке модель укомплектована тормозными «машинкой» и суппортами Brembo, армированными магистралями и дисковыми тормозами всех колес. Спереди установлены два 320-мм диска, сзади – один 245-мм. В качестве сравнения скажу, что подобным размерчиком оснащаются топовые японские спортбайки, например, Kawasaki ZX-10R Ninja или Yamaha YZF-R1. А самый главный конкурент Ducati в этом классе мультиуниверсальных мотоциклов Yamaha TDM 900 оперирует всего лишь 298-мм дисками спереди и 245-мм сзади. Так что поймите, не сэкономили итальянцы на безопасности, не сэкономили...

Все хорошее быстро заканчивается. Вот все мы снова на месте первоначального сбора: обмениваемся координатами, впечатлениями... Все успешно прошли запланированный маршрут и только мне посчастливилось испытать Multistrada не только на асфальтном «паркете», но и в максимально приближенных к российским дорожным условиям. Тогда как тест-райдеры из местных итальянских изданий ломано на английском рассказывают о рекордах прохождения на этом последнем Multistrada «глухих» виражей, я вспоминаю как на 140 км/ч «валил» по горной грунтовке и только град камней из под колес были свидетели этому. Повороты с заносом колеса такое возможно на супермотардах и эндуро, но не на обычном шоссейнике и тем более а-ля спортбайк. Ducati – стал исключением из правил.

Наверное, мои коллеги первым делом оценили дизайн и эргономику. А мне только сейчас, после нескольких сотен километров, пришло в голову подумать о компоновке узлов и удобстве пассажира. Что тут сказать? Конечно, об этом создатели позаботились на все 100%. Интегрированные в зеркала указатели поворота. Очень информативный фактор сильно повышающих безопасность на дороге. Показывающий реальный габарит мотоцикла. Кстати, на этой последней модификации они еще больше разнесены в стороны. Стильные «трубы» глушителя гармонично уложены под «хвост», причем так, чтобы «второй номер» ни дай Бог не обжегся об раскаленные патрубки. Заднее сиденье просторное и удобное, оно завершено декоративным багажником. Конечно, туристы с легкостью сюда «впишут» «кейсы» по бокам и на верх, но тогда мотоцикл станет не легко порхающим по небесам ястребком, а низко летящим бомбандировщиком. Все это дело вкуса.

Каждый сложил свое мнение. Мне же стало понятно, что Multistrada в силу своих качеств легко завоюет после Европы и Россию. Только дайте время. Вообще же, в момент прощания эта шеренга тестовых мотоциклов

Multistrada мне вдруг напомнила авангард какой-нибудь инопланетной армии, высадившейся на Землю и готовой к широкомасштабному наступлению. Уж больно технологичным и неуязвимыми кажутся «доспехи богов». А как иначе, ведь они ОНИ учли все наши тайные желания.

Ducati Multistrada 1000DS

- + такому мотору позавидует любой спортбайк
- + энергоемкие и длинноходные подвески позволяют одинаково уверенно передвигаться по асфальту и бездорожью
- + отточенная управляемость, как у шоссейника
- + мощная светоптика
- + гармоничная эргономика
- + яркая внешность
- + мощнейшие тормоза

- бардачка под седлом практически нет
- для дальнобоя лучше поставить более высокое стекло
- излишне навороченная «приборка», но это дело вкуса
- жаль что ручки с подогревом только в опции

= настоящий спортивный вседорожник, с ним открываются новые горизонты восприятия скорости, проходимости и драйва

Ducati Multistrada 1000DS

Дебют/начало производства	2003/2005 г
Сухая масса	196
Длина	2130 мм
База	1462 мм
Высота по седлу	850 мм
Объем бензобака	20 л
Двигатель	992 см ³ , 4–тактный, 2–цилиндровый, V–образный, 4 клапана, воздушно–масляное охлаждение
Размерность двигателя	94/71,5 мм
Система питания	впрыск топлива
Степень сжатия	10
Мощность	92 л.с. при 8000 об/мин
Крутящий момент	92,2 Нм при 5000 об/мин
Трансмиссия	6–ступенчатая
Рама	трубчатая, стальная, пространственная
Передняя подвеска	телескопическая перевернутого типа, Ø 43 мм, ход 165 мм
Задняя подвеска	маятниковая, моноамортизатор, прогрессивная хатарктеристика, ход 141 мм
Передний тормоз	два диска 320 мм
Задний тормоз	диск 245 мм
Переднее колесо	120/70–17
Заднее колесо	180/55–17
Максимальная скорость	225 км/ч