

# МАЛОЙ, ДА УДАЛОЙ!

Ducati Monster S2R, 803 см<sup>3</sup>, 77 л.с., 215 км/ч, € 12900

текст: Андрей Елетский

Фото: DUCATI

Признаюсь, после приятного знакомства с S4R не раз задавал вопрос, почему Ducati не сделают подобную разработку на базе 600- или 800-кубовых Monster'ов. Ведь не все себе могут позволить «литр», да и не всем нужны эти бодрые 117 л.с. на заднем колесе. Итальянцы словно прочитали мои мысли –



осенью прошлого года компания представила такой S2R и на первом же аппарате поступившим в Россию мне удалось покататься. О чем, собственно, и хочу рассказать.

Я давно заметил, что мотоциклисты в общем и целом делятся на два лагеря – ярых противников «итальянцев» и, наоборот, сторонников. Причем,



первый лагерь в последнее время, когда в нашу страну стали поступать в больших количествах Ducati, Vimota, Benelli, Moto Guzzi и их владельцы непредвзято показали всем, что эти мотоциклы не только красивые, но и надежные и куда более технически совершенные, несколько пересмотрел свои воззрения. Теперь «протестанты» не отрицают достоинств

«итальянцев», нет, они просто смотрят на дебюты несколько скептически.

Дескать, не факт, что у нас приживется. Дороги у нас не те, культура не та, да и вообще круче «японцев» быть не может. Такой позиции придерживаются не только мотоциклисты, но и многие мотожурналисты. Я же, начинавший как раз на «япах», с удовольствием однажды открыл для себя Ducati. О чем совершенно не жалею.

И хоть сейчас в моем гараже обитает полноценный турист ST4s, но давно поставил для себя задачу расширить мотопарк еще одним дорожником. Таким как S4R, но более бюджетным. Собственно, сначала хотел приобрести



классического 800-кубового «монстра», тюнинговать его до возможностей современного стритфайтера и даже осуществил пробный тест-райд на машине знакомого, но как раз в этот момент поползли слухи о готовившемся дебюте S2R и решил подождать. И, как понимаете, сделал все правильно – уже весной оказался в седле этого красавца, о первых впечатлениях хочу вам поведать.

Собственно по истории создания модели глубоко углубляться не буду. Да, итальянцы сделали фактически 800-кубовую версию S4R – внешне копирующую «старшего», а по начинке несколько иной. Подвеска здесь от Marzocchi (передняя вилка) и Sachs (задний моноамортизатор), спереди два 300-мм диска, ну и, конечно, мотор уступает в лошадином поголовье, хотя для 800 см<sup>3</sup> «воздушника» показатель более чем достойный – 77 л.с. Как и все Monster аппарат укомплектован 6-ступенчатой коробкой передач и доработанным узлом сцепления мотоцикла с системой **ARTC**,

разработанной в союзе с компанией *Adler*, и позволяющая передавать больший момент при меньшем размере дисков. При этом усилие выжима рычага сцепления заметно уменьшено. Все это я уже



знал из каталогов, но как это функционирует на деле было не понятно. Когда же впервые увидел аппарат около салона, то поймал себя, что счастливо улыбаюсь. Модель была действительно гармонично и красиво скроена, полностью в стиле S4R. А фигурный задний консольный маятник вообще потряс. Это же надо было такое придумать! Класс!

Стоило мне разместиться в седле как понял, что машина хоть и имеет много общего с 800-кубовым Monster (особенно по стилю), но на практике разница принципиальная. Во-первых, седло явно выше (смотрим в тех.данные и видим – действительно, на 30 мм), во-вторых, руль Magura расположен более удобно (что-то среднее между классической посадкой и спортивной), в третьих, дорожный просвет стал по-более, что



несомненно явный плюс при активной городской езде. Впрочем, сравнивать его со старым поколением Monster'ов уже не правильно, а вот со «старшим братом» S4R можно и надо. Мой подопечный укомплектован

«воздушником», а не «водянкой», а раз так, то не всякого под клеткой



рамы массивного радиатора системы охлаждения. За счет этого конструкторам удалось выполнить модель в стилистике кафе-рейсера, облик которого обещает мотоциклисту, что ездить на нем здорово. И действительно стоило мне завести мотор, ухватиться за рукоятки руля и щелчком воткнуть первую передачу, как всем нутром ощутил, что покатушки сегодня будут удачными и веселыми.

Первые метры просто потрясли. Игрушка, настоящая игрушка! Аппарат словно сам включал передачи, укладывался в виражи и замедлялся перед препятствиями. Естественно, в начале не позволял вольно обращаться с ручкой «газа», рулем и тормозами. Но уже через пару километров езды понял, что переборщил со своими страхами. Это действительно не «литр» и даже не 600-кубовый спортбайк. Здесь все сделано для того, чтобы пилот получал максимум удовольствия от езды причем всегда и при любых условиях умел полный контроль над машиной. И началось...

Красный сигнал светофора превращается в зеленый, а я уже отпускаю сцепление и открываю «газ». Ва-ау! Тахометр стремительно бежит по шкале, 7000, 8000 об/мин, вот 9000 об/мин и наконец срабатывает отсечка. Так, это надо учесть для более уверенного разгона. Хотя уже понятно, что при всей плавности отдачи мощности и крутящего момента пики характеристик, соответственно, приходится в районе 8000 и 6500 об/мин. Здесь в гонках со светофора (многие автовладельцы, завидев надпись Ducati



на борту, пытаются посоревноваться и, конечно, безуспешно) отмечаю отличную работу коробки передач, четкое нахождение нейтрали и, собственно, самих ступеней. Да и сцепление ARTS функционирует куда мягче и четче. Кисть практически не устает в городской сутолке, хотя пользоваться сцеплением приходится часто – «коробкой» для динамичной езды на 800-кубовом аппарате надо научиться «играть». Это все таки не «литр», где ломовой момент на любой передаче.

Но к этой «игре» быстро привыкаешь и уже через пол часа работаешь полностью на автомате. Потому как машина совершенно не требует специфики привыкания – будто едешь на ней уже целый сезон безвылазно.



Нужно сменить траекторию? Даже не стоит высчитывать возможный ход событий, просто поворачиваешь руль, наклоняешь «тело», глазами находишь точку выхода из виража и уже через несколько секунд аппарат достигает ее с точностью до мм. Простота управления подкупает и понимаешь, что конструкторы сделали это качество первостепенным, предвкушая, что этой моделью будут пользоваться отнюдь не асы, а новички. Так вот для них эта модель станет отменным тренажером и, когда навыки пилотажа укрепятся, то еще долго не наскучит. Для тех кто, как говорится, еще не такое видел, S2R станет хорошим примером как надо делать мотоциклы на каждый день. Вылезать из седла совершенно не хочется, усталости нет и не предвидится, похоже. Может махнуть за город?

Действительно, почему бы и нет. С городским трафиком S2R разбирается как лис с курами. С ловкостью скутера аппарат пролезает по «пробкам», уверенным и, главное, полностью подконтрольным слаломом прошивает автомобильные ряды, прогнозируемо замедляется (тормоза, надо отметить, просто суперские – огромный запас) и, конечно, отлично разгоняется. По неточным прикидкам – порядка 4 секунд до «сотни». Именно в городе мне показалось, что я не могу до конца открыть весь потенциал мотоцикла. И это хорошо! Ведь если возможности машины исчерпываются городом, то на просторе их уже не будет.

Вот «пролетел» МКАД и вот первые километры загородного прямого шоссе. Самое время проверить «максималку». 130 км/ч, 150 км/ч, 180 км/ч разгон более чем уверенный – только передачи подтыкай. И хорошо,

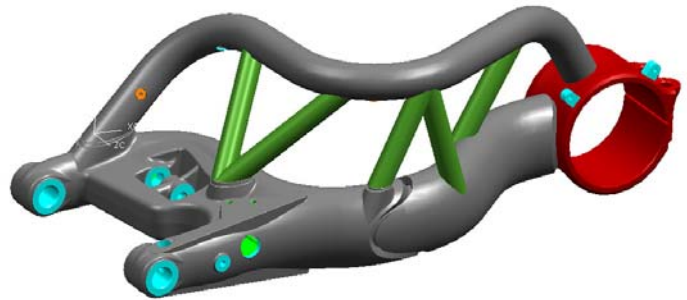


что их шесть, причем высшая совсем не для езды накатом – на ней мотоцикл также уверенно разгоняется. Когда спидометр «зашкалило» за 200 км/ч пришлось уже откровенно припасть к бензобаку и скрыть шлем за «бикини» обтекателя. 230 км/ч и мне уже становится страшно: ветродуй страшный, руль начинает немного колбасить, переднее колесо похоже разгружается в силу аэродинамики и прищпоривания «газом», да и контролировать дорожную ситуацию в такой позе весь сложно. Снижаюсь до 170 км/ч, меня наконец достигает «мерен» представительского класса и водила радостно показывает большой палец. Дескать, здорово ты ехал! Ну так! Еще и не такое можем! Но, если честно, такой режим мне не понравился – дискомфорт в силу встречного ветра имеется и любой разумный пилот наверняка предпочтет передвижение на крейсерских 130–

150 км/ч. Но самое главное я проверил – по «максималке» этот S2R совсем не плох, если что можно уехать от многих.

В общей сложности по области проехал около 300 км – эдакое кольцо по ярославке через второстепенные шоссе в районе Сергеева–Посада, Дмитрова и обратно по Дмитровке. Так вот по прямым трассам на S2R ехать можно, но сам процесс не вдохновляет. Стоит съехать на лесные трассы, с виражами и красивыми поворотами, как начинаешь с первых же метров ощущать кайф от езды. Причем даже разбитое покрытие не сильно снижает темп. Все-таки,

настройка шасси у аппарата не столь жесткие (можно, если что, «поиграть» отбоем заднего моноамортизатора) как на спортбайках, поэтому колдобины и швы в асфальте



«глотаются» на пять с плюсом. В очередной раз поразился балансу ходовой части. Укладывания в виражи удаются также уверенно как в городе, даже заднее колесо не колбасит на неровностях как у многих неоклассиков. Вот еще одно доказательство, что все таки S2R – машина для серпантинов, а не для прямиков. Вообще же низкий центр тяжести, прямая посадка пилота, в меру жесткие подвески делают машину эдакой мощной неваляшкой. Будь бы это мой мотоцикл, то обязательно закладывал его до подножек. Аппарат запросто это позволяет делать – причем опыт езды здесь не так важен как на спортбайке. Единственно, что будьте уверены, что в вираже нет песочка, оставленного доблестными дорожными работниками после зимы.



Вот очередная заправка. Заливаю полный бак, так, смотрю сколько влезло и путем нехитрых подсчетов получаю расход топлива в режиме динамичной езды за городом – 9л/100 км. К слову будет сказать, что в городе это показатель был на полтора литра меньше. Здесь надо учитывать, что несколько десятков километров мне пришлось ехать почти на полном «газе». В общем и целом – нормальный расход для форсированного V2. При спокойном райдинге можно запросто оперировать расходом порядка 5 л на «сотню». Но в том



то и дело, что ездить тихо и печально на S2R не хочется. Вот опять на горизонте замаячили первые городские пробки и опять S2R по до мной превратился в стремительного ужа, который по S –образной траектории пронизывает поток. Вот почему в названии моделей этого семейства имеется эта литера.



Но, что-то увлек меня этот Ducati. За весь день ни одной крошки во рту, пора перекусить и заодно осмыслить пережитое за день. С бутербродом в одной руке и стаканом «Колы» в другой я сидел в придорожном кафешке и



любовался, как и многие другие посетители этого заведения, припаркованным неподалеку S2R. На секунду, когда солнышко наиболее сильно припекло мою макушку, мне даже показалось, что сижу я где нибудь в Италии, отмахав только что пару сотен километров по горным серпантинам. Но явно русская речь (все те же вопросы: скока валит, скока мощность?) вернула меня на бренную землю. Да, этот Ducati уже в России. И уверен, что здесь он получит свое второе гражданство. Удивительно, но явных минусов у модели я не открыл. Ну разве, что угол поворота руля мог бы быть чуть побольше и небольшие вибрации на определенных режимах – это уж если совсем придирааться. А в остальном – только похвалы. Как уже говорил мотоцикл поражает великолепной управляемостью (во всем чувствуешь, что это Ducati) и стабильностью, причем без исключений на качество покрытия дороги. В городе за рулем прекрасно контролируешь дорожную ситуацию в силу классической удобной и высокой посадки и хороших зеркал, изображение в которых не страдает от вибраций. Ну а тормоза мне даже не удалось перегреть после серии специальных замедлений с пиковых скоростей, а в городе их потенциал можно давать в займы. Правда, не стоит забывать, что у других участников движения

совершенно иная динамика замедления. Не ровен час в зад словите кого-нибудь. Не дай Бог, конечно...

Этот аппарат любит быстрые разгоны и столь же стремительные замедления. И при этом он обожает виражи. Ни на одном другом мотоцикле я не получаю такого удовольствия от этого процесса,



особенно от наслаждения полной властью над машиной. Отдача мотора в плане мощности не такая импульсивная как на многих современных дорожниках и спортбайках. Аппарат однозначно настроен на прощание ошибок водителю при неожиданном переключении «газа» или включении не той передачи. При этом нельзя сказать, что мало мощности. Просто она гармонично распределена на всем диапазоне оборотов. Продвинутый райдер сумеет оперировать этими возможностями более резко жестко, превратив S2R в полноценный стритфайтер, как собственно модель и позиционируется на рынке.

Нет, это не ширпотребный продукт и тем более не игрушка на один день. Мотоцикл не раз сделает так, чтобы его владелец блажено улыбался за рулем и с восторгом качал головой, когда увидел его вновь в гараже. Да и в тусовке он не станет серой мышкой, наоборот – внимание к нему будет куда большим, чем к тем же последним «японцам». Стиль, характеристики, широкие возможности, разумная стоимость – вот те качества, которые заставляют сделать мой выбор в сторону именно этой модели. Уверен, что даже основательно вкатавшись в аппарат, вкусив все его возможности он

мне долго еще не наскучит даже на треке. Благо заводской тюнинг на эту модель лишней раз свидетельствует о заложенном потенциале, как в моторе, так и ходовой части. В общем, мал золотник, да дорог – не в плане стоимости, а в плане собственного отношения.

Ну а если честно, то, писав эти строки, старался убавить немного восторг от этого аппарата. Читатель может понять предвзято, да и не удобно как–то излагать одни восхищения. Да и вообще, передать все ощущения от первого общения очень сложно. Лучше самим прокатится и понять, что есть настоящий Ducati.

- + эргономика не требует привыкания, она же позволяет долго находится за рулем и хорошо контролировать дорожную обстановку

- + жесткое и великолепно сбалансированное шасси, оно создано для виражей, но при этом удивительно стабильно на прямых

- + тормоза мощные и четко дозируемые, длину замедления можно просчитать до мм

- + яркий, притягательный и не традиционный дизайн, настоящий стиль стритфайтер

- + неисчерпаемый потенциал по двигателю и возможностям шасси

- небольшие вибрации на определенных режимах работы мотора

- плохая ветрозащита, хотя, что я хочу от нейкеда

- малый угол поворота руля

**= яркий, стильный и престижный стритфайтер, который едет и еще как!**