

СКРОМНОЕ ОБАЯНИЕ МОНСТРА

Ducati Monster S2R, 803 см³, 77 л.с., 215 км/ч, € 12900

журнал: «Моторевю», Январь 2005

текст: Александр Дмитриев

фото: Ducati

После появления на рынке вседорожника Multistrada, от Ducati ждешь только эксклюзивного, и в этих ожиданиях новый Monster S2R потерялся. Знакомые формы, классическая фара и строгая расцветка. Глушители, выведенные на одну сторону, и консольный маятник. Примерно так я думал по пути в Монте-Карло – на мировую презентацию и тест нового мотоцикла...



Монако: с одной стороны элитный европейский курорт – лучшее место для презентации мотоцикла, претендующего на аристократизм, с другой – полная гамма дорожных условий на компактной территории. Автобаны здесь соседствуют с горными дорогами высочайшего качества, а городской трафик – с проселками высокогорья. Километровый перепад высот, причудливые серпантины с видами Средиземного моря и солнечная погода в ноябре – вот составляющие идеального

тестового полигона для любого дорожного мотоцикла.

Поздний вечер, 40 минут от аэропорта, жадный французский таксист и полная отключка после кружки пива. Что? Прочитать и подписать? Ответственность за свое здоровье? Опасная горная дорога? Ограничения скорости в городе? Хорошее начало! «Ты первый, кто дочитал это до конца!» – удивился Массимо, ответственный за работу с иностранной прессой. Видимо, мотоциклисты во всем мире очень похожи...

Короткий инструктаж – и я в седле S2R. Откровений не случилось – совсем недавно я ездил на Monster 620. Та же выверенная посадка с прямым, почти кроссовым рулем, похожая развесовка. Первая часть теста ознакомительная, никто никуда не гонит, предоставлена возможность освоиться, не спеша. А тут есть, к чему привыкать. Резкое сцепление, неустойчивая медленная езда – налицо целый букет «местных особенностей». Что-то не припоминаю, чтобы на «шестисотке» медленная езда вызывала трудности. Здесь же для того, чтобы ехать медленнее 30 км/ч, надо активно работать сцеплением.

Остановки для фотографирования – а я до сих пор не освоился с аппаратом на медленной скорости. Зато... совершенно нет резона сбрасывать «газ». Узенькая улочка пригорода Монте-Карло, стены, кажется, вот-вот сомкнутся. Под знак 30 км/ч мы валим 90, и выезжаем прямо на батальон «лежачих полицейских». Пусть кто угодно рассказывает, что там у них все совсем не так, как у нас – не верьте. «Лежаки» вполне московские, думаю, не одна Lamborghini там бампер

отрихтовала. Моему изумлению не было границ, когда лидеры нашей группы начали бодро подпрыгивать. Стараясь не отставать от зарубежных товарищей, я тоже сделал несколько прыжков – и вполне уверенно.

Прямая посадка, кроссовый руль, отличная заводская настройка подвесок – можно и попрыгать. Удивили зеркала заднего вида: несмотря на малую площадь и явный «закос» в направлении дизайнерских изысков, они дают очень приличный обзор.

Очередная точка фотографирования: ездим по очереди туда и обратно – и так раз по пять. Дороги в горах узкие, и тут вылез еще один «косячок» – недостаточный угол поворота руля. Оно объяснимо – с прямым рулем и выпуклым баком иначе не сделать, а если что-то изменить, будет нарушен общий баланс, но от этого не легче. К слову, на Monster 600 – та же песня. А разворачиваться в два приема хоть и на узкой, но все-таки двухполосной дороге, как минимум, неприятно. Час, другой, фотосессия, наконец, закончилась. «Едем за мной, а кто потеряется – у вас же есть карта!» – скороговоркой произнес лидер нашей группы, тест-пилот Ducati Энрико, ехавший, кстати, на Multistrada. Последний факт заставил меня немного засомневаться в его словах: хоть я и тестировал этот мотоцикл (Моторевю №10 2003), но все-таки это универсальная машина, а не Monster, специально «заточенный» под горные серпантины...



Как же я ошибался – темп, заданный Энрико, оказался таков, что Monster мне пришлось «укладывать» практически до подножек – и все на скорости более 100 км/ч. Группа журналистов растянулась по горам, мне же совсем не хотелось стоять на обочине, вникая в особенности местной картографии, а потому – вперед, за лидером. Повороты, повороты и еще раз повороты. Прямоугольников практически нет, но стрелка спидометра то и дело переваливает 180 км/ч перед очередным интенсивным торможением. Какое счастье, что не поехал на Канары, KTM тестировать – он же еще мощнее, а значит, и валить пришлось бы быстрее!

Мотоцикл не просто устойчив – суперустойчив. В Монако странным образом ограничивают скорость в некоторых быстрых поворотах – на участках метров по 20 укладывают поперек дороги едва заметную гребенку с длиной волны около метра. И это прямо в повороте! Где, как ни здесь, проверять стабильность ходовой части? И что выдумаете? С таким издевательством Monster справился играючи, меняя траекторию совершенно прогнозируемо. Оно и не удивительно: характеристики рамы и маятника практически спортбайковские. Подвески не спортивные, но по дорожным меркам достаточно жесткие – делают управление точным настолько, чтобы это не стало неприятно.

Тормоза справляются со своей работой прекрасно: поздние оттормаживания передним, корректировка скорости задним, они как учебное пособие. Километров через 30 этой горной гонки окончательно разобрался с мотоциклом.

Его великолепная управляемость, тормоза и превосходное поведение двигателя, начиная с «середины», полностью сгладивали негатив, возникший у меня в начале теста. Если при медленной езде он резковат (конечно, не так, как Benelli TnT), то при быстрой полностью адекватен и, что там греха таить, временами хотелось и отдачи побольше. Впрочем, умом понимаешь, что еще больше мощности такому мотоциклу вряд ли пойдет на пользу. Как, впрочем, и его владельцу, так что оставим «литровый» Monster на потом.

Организаторы хорошо позаботились о трассе и, кинув по две евромонетки, мы въехали на автобан. «Теперь можно попробовать максимальную скорость» – подбодрил нас Энрико и с решимостью настоящего итальянца открыл «газ» литрового мотора своей Multistrada. Максимальная скорость – конечно, хорошо, но автобан – то горный! А потому держать постоянно полностью открытый «газ» у меня лично духу не хватило. Знаете, закладывать на 180 км/ч пусть и пологий, но вполне ощутимый поворот немного страшно.



На тех редких прямых, которые все-таки попадались, забрасывал стрелку спидометра слегка за 200. И, конечно, понял, почему организаторы не стали включать в маршрут более серьезных прямиков. Monster – мотоцикл без облицовок и совсем не спортбайк, поэтому легкая нестабильность на скоростях выше 180 км/ч недостатком быть не может, но все-таки... Я наблюдал ощутимую разгрузку переднего колеса уже при 190 км/ч. Впрочем, здесь надо делать скидку на мой вес – 65 кг. Щиток не дает ожидаемой защиты и служит, скорее, декоративным элементом. Что удивительно, вибрации от мотора практически не достигают водителя, и лишь дрожащие стрелки приборов напоминают, что на мотоцикле двухцилиндровый двигатель.

Наслаждение скоростью, увы, закончилось очень быстро, и мы вновь попали во власть серпантин. Только на этот раз не скоростных, а тех, которые в Европе называют «проселочная дорога». Нет, не та субстанция, знакомая нам по деревне, соседней с дачным поселком, а вполне себе асфальтовая поверхность, довольно узкая, без ям, но кривая и с приличными неровностями. И поворотами на 180°, которые на минивэне проходятся в два приема.

Тут я в полной мере ощутил компромиссы, на которые пошли при настройке подвесок. Они достаточно жесткие, и заднее колесо периодически сносило с траектории в медленных поворотах. Ну это мы знали, что повороты «медленные», а не та бабушка на белом VW, что остановилась на краю пропасти, чуть не встретившись с одним из тест-пилотов, и заругалась, по-видимому, матерно на всех остальных... Впрочем, езда по этому проселку получилась достаточно медленная – фактически только на первой-второй, да подтравливая сцеплением. Вот тут-то и выяснился еще один «прикол» нового мотоцикла. Еще в начале теста рычаг сцепления показался мне несколько тугим, сейчас же после нескольких часов и сотни километров за рулем, у меня устала левая рука. Сначала устали пальцы, а затем и вся кисть. Боюсь, что к этому будет сложно привыкнуть.

Плановая заправка – средний расход за время теста составил 9,5 л/100 км. Жесткий режим, чудес не бывает. И снова дорога. Ведущий снизил темп, а я в

который раз подивился возможностям Multistrada – простите мне это отступление. А что Monster? Отличный мотоцикл для быстрых извилистых дорог, один из лучших в своем классе по удовольствию от вождения. Настоящий Ducati – и это подчеркивается во всем, будь то расположение коленей пилота или лапки заднего тормоза. Вот только чтобы ездить на этом мотоцикле медленно и по городу... лучше купить Monster 620.

Благодарим компанию «Гран-Мото» за помощь в организации участия «Моторевю» в тестовой сессии.

- + великолепная управляемость и стабильность
- + эталонная посадка
- + сбалансированность шасси
- + отличные тормоза
- неустойчивая медленная езда
- тугое сцепление
- малый угол поворота руля
- = стильный мотоцикл для извилистых дорог

Тест–оценка

Эргономика – управления не замечаешь

Тормоза – из учебного пособия

Динамика – достаточная, и даже больше

Комфорт – без излишеств

Драйв – повороты, повороты