

GT – ГЕНИЙ ТУРИЗМА

Ducati ST3, 992 см³, 107 л.с., 240 км/ч, €14855

текст: Алекс Вайнсер (Германия)

Совершенно случайно получилось так, что дни моего пребывания в Италии совпали с тестовой дилерской сессией Ducati категории «free» – для всех интересующихся. И я не упустил возможности проверить новый туристический ST3 на извилистых серпантинах этой страны, так как давно присматривался к этому «итальянцу» ...



Признаюсь, мой «бывалый» Honda Pan European в последнее время стал немного утомлять. Не то возраст дает свое, не то уже вырос из машины, которая со мной накрутила на свои колеса более чем 50000 км по Европе. Безусловно, модель идеальна для своего класса, но, как часто поносил я японских гениев, когда мне хотелось съехать с автобанов на локальные дороги. Да и на горных тропинках к кемпингам, где мои друзья на эдвенчерах прыгали, как кузнечики, мне приходилось, как тому чернорабочему, заниматься тяганием воды по этажам. Поэтому в последнее время все чаще стала посещать мысль о смене «коня». Хотелось чего-то легковесного, маневренного, но с такой же отличной ветрозащитой. Один мой знакомый француз не раз обращал внимание на ST Ducati. Но было довольно трудно отрешиться от 4-цилиндрового рядника в пользу V-твина. Решение долго созревало в мозгу, и последней каплей стало известие об этой тестовой сессии. Что ж, ради этого можно чуть изменить свой маршрут и задержаться на денек-другой в Италии.

Что удивительно, народу собралось немало и после стандартного инструктажа по безопасности и правилам следования за заводским тест-пилотом разношерстная команда потенциальных владельцев Ducati двинулась по маршруту. Я, наконец, оказался за рулем ST3 – красного утонченного красавца, который с каким-то презрением своими вытянутыми фарами взирал на все вокруг и мечтательно поглядывал за горизонт. Все это к тому, что один только облик мотоцикла

свидетельствует о «дальнобойном» характере – именно этим меня в свое время пленил Pan European. История повторяется?!

Первое, что меня удивило, это размеры мотоцикла. Со стороны он смотрится солидно (как и должно быть у «туриста»!), но стоит усестись в седло и осознаешь, что аппарат по-спортбайковски тонок. Развитый обтекатель, словно жабры притянут к «телу» в районе коленей ног и самое широкое место здесь похоже бензобак. По привычке настроился было тягать эту «тушку», но мотоцикл оказался подозрительно легким – словно и нет в нем никакого мотора. Конечно это только ощущения – двигатель Desmotre с тремя клапанами на цилиндр гармонично вписан в классическую раму-ферму. В этот раз конструкторы, похоже, основательно поработали над децибелами выхлопа. Выражение «мотор шепчет» наилучшим образом описывает всю работу мотора и выпуска. Даже на «верхах», когда двигатель должен демонстрировать свои фирменные черты в виде нарастания шума работающих механизмов системы газораспределения, нет этого кляцанья. Да и вообще, можно при незнании принять ST3 за современный 4-цилиндровый мотоцикл. Браво, Италия!



Что ж, пора в путь, таких внимательных юзеров, как я, на площадке осталось совсем не много. Впереди небесный свод подпирали конусы бесчисленных гор, и дорога тонкой змейкой уходила вверх, пытаюсь схватить за горло хоть парочку из них. Тест обещал стать захватывающим. Меня предупреждали, что «красные» имеют довольно вспыльчивый характер, но за рулем ST3 такого не наблюдалось. Наоборот, с каждым метром влюблялся в мотоцикл, который казался мне во всех отношениях дружественным и покладистым. Именно таким и должен быть спорт-турист!

Руль высоко, ноги удобно размещены в изгибах «тела», углубление бензобака окончательно фиксирует пилота, а ступни гармонично упираются в подножки – как на классическом мотоцикле. Вот только от классики в плане ветрозащиты здесь ничего не

осталось. Сидишь словно за стеклом автомобиля – так комфортно и ветер не докучает. Не заметил, как на прямике разогнался до 200 км/ч! Ух, вот это да!

Просто парадоксально! С одной стороны, при работе ручкой «газа» совершенно не замечаешь подхватов и провалов, но при этом, динамика ускорения весьма уверенная и стремительная.

Похоже, конструкторы специально лишили десмодромника известной вспыльчивости и развили в нем черты достойного гражданина, уверенного в своей силе. Никакой грубости и брутальности, зато тяга имеется уже с низов и стрелку тахометра можно легко крутить до 9500 об/мин. Не всякий «турист»



может себе это позволить. Но следить за расположениями стрелок приборки в различных режимах на таких серпантинах не всякий может. Поэтому больше внимания я стал уделять виражам и технике их прохождения. Сначала, по привычке, сбрасывал скорость, как на Pan European до минимума в глухих поворотах, но с каждым разом понимал, что этот мотоцикл может их проходить на все большей и большей скорости. Постепенно стал поднимать ритм движения и скоро виражи мне давались чуть ли не на коленке – во всяком случае, слайдер мотобот всю чертил асфальт, и коснуться коленкой можно было чуть сместив тело в сторону поворота.

Что тут скажешь? Управляемость – просто фантастическая. Pan European просто тихо «курит» в сторонке. Во-первых, надо сказать о легкости, с которой направляешь аппарат по той или иной траектории. Словно шестисотка! Во-вторых, на этой траектории мотоцикл остается при любом раскладе – шасси жесткое и сбалансированное. Даже если вдруг под колесо попадет трещинка или камешек, то произойдет легкая переставка и опять мотоцикл на своей линии – от пилота ничего не требуется, кроме воздержания от лишних действий. В-третьих, этот немаленький и

нелегкий аппарат (сухой вес зашкаливает за 200 кило!), как игрушка управляется на малых скоростях. Можно запросто неспешно передвигаться по уличным заторам на второй или первой передачах, фиксируя «газ» практически на минимуме. При этом не наблюдается никаких дерганий или захлебываний у мотора, и сбалансированность шасси отличная. Ну, разве что – иногда не хватает угла поворота руля. Но ведь это же «турист» и ему не место в толчее!

Тем не менее, такие режимы лучше всего проверяют эффективность тормозов. Затем такой фактор, как «драйв-фан». Что касаясь последнего, то здесь ST3 показал себя превосходно. Если на Pan European в городе мне было несладко, то на Ducati я не испытывал никакого дискомфорта – едешь, как на обычном городском мотоцикле. Это я к тому, что эту туристическую машину можно запросто использовать в качестве разъездной машины на каждый день. Два в одном!

Когда снова вырвался загород, то решил понять предельные режимы. И вот опять на



спидометре 200 км/ч и я не испытываю никакого дискомфорта. А вот на 210 км/ч уже хочется приклонить голову и спрятаться за ветровой щиток. В таком положении уже проще достигнуть 240 км/ч. Правда, разгон дается только на пятой передаче, шестая здесь для автобанов и скорости под 200 км/ч. Теперь проверим тормоза: резко замедляюсь, чуть ли не до 70 км/ч и снова разгоняюсь – так несколько раз – хороший способ попытаться перегреть тормоза. Но Brembo не дают повода усомниться в своей хваткости. Динамика замедления отличная, усилие можно дозировать очень четко, даже задний тормоз здесь работает на все 100%.

Но собственно для асфальта у меня уже есть хороший мотоцикл, пускай и более тяжелый и инертный в плане управляемости. ST3 мне был интересен в качестве альтернативного для путешествий с возможностью иногда съезжать на грунт. И хоть такие испытания явно не входили в программу мероприятия, но, улучшив момент, я как бы сбился с курса и попылился по какой-то второстепенной горной дороге. Да это не эндуро (удары в подвески имеются даже, несмотря на солидные их хода – у переднего

перевертыша Showa 130 мм, а у заднего Sachs – 148 мм), но это точно и не Pan European, который на такой тропинке попросту раскорячился бы, как пьяный мужик и на одном из подъемов попросту бы накрыл меня своим телом. На ST3 все по-другому, аппарат чувствуешь, контролируешь и управляешь в режиме риал-тайм. За счет тяги на низах можно медленно, но верно подниматься в гору



и также на пониженной передаче в купе с тормозами медленно съезжать со спусков. Даже на щебенке мотоцикл едет, хотя начинается такая тряска, что аппарат становится жалко. А вот на укатанных тропках или дорогах машина ведет себя очень уверенно. И единственное, чего не хватает, так это АБС (которая, кстати, устанавливается на серийную версию семейства SportTouring, модель STs ABS) и защиты картера двигателя, который снизу прикрыт лишь патрубком глушителя. Если предположить, что вы его замнете, то это наверняка отразится на общей настройке выпуска.

Затем я снова вернулся на трассу и с новой точки зрения взглянул на ST3. Он действительно словно создан для путешествий и при этом от пилотажа постоянно получаешь удовольствие, плюс ко всему радуешь окружающих престижным буквенным сложением Ducati. Для модели предусмотрены фирменные багажные кофры и высокое ветровое стекло. Если это так, то итальянский производитель скоро примет под свои знамена еще одного почитателя!

Перевод с немецкого Юрия Денисова

- + комфортная туристическая эргономика, в седле не устаешь
- + сбалансированное шасси подразумевает настройку под себя и под тип дорог
- + прекрасная настройка двигателя, тяга на всех режимах
- + дизайн многофункциональный и заметный
- тормоза можно было бы оснастить АБС
- картер мотора нуждается в лучшей защите
- = спорт-турист для тех, кто хочет взять от «дальнобоя» все