

ВСЕДОРОЖНЫЙ СПОРТБАЙК (ИЗ РЕКЛАМЫ)

Ducati Multistrada 992 см3, 84 л.с., 225 км/ч, Е 16400

текст: Александр Дмитриев

фото: Fot'n'racer

Есть такое слово – спам. Информация рекламного содержания, приходящая в почтовый ящик, если кто не знает. Часто на спам похожи статьи, в которых не указывается четко на недостатки объекта, все представляется в розовом свете. К чему все это? Просто мне не удалось найти у Ducati Multistrada сколько-нибудь существенных недостатков. А написанное ниже – не спам.

БАНКА С БОЛТАМИ

Погода «не шептала»: сильный дождь, зарядивший накануне, не утих и к утру. Первый тест нового мотоцикла в России был организован в дальнем Подмосковье – там, где уже заканчиваются нормальные дороги, асфальт кривеет, и можно понять возможности вседорожной техники «в полный рост». Дождь то утихал, то начинался вновь, и идея рвануть на тест на Honda Varadero потерпела фиаско: мокнуть до основных заездов совершенно не хотелось. «Дворники» чистили стекло машины, а мы с коллегами обсуждали предстоящее мероприятие...



Первые откровения начались еще до поездок: перекатывая мотоцикл с места на место для статичной съемки, подметил его небывалую «худобу» и легкость, да и плотное седло по высоте точно подходило под мой рост. Дизайн нового мотоцикла можно обсуждать, но вряд ли это интересно: если итальянский стиль не греет вам душу, то и Multistrada не придется. Многие решения спорны, как, например, поворачивающееся вместе с рулем стекло. Функционально? Едва ли. Оригинально? Безусловно. Заслуживают внимания зеркала с вмонтированными в корпус поворотниками. И почему такое решение редко встречается?

Дождь тем временем и не думал прекращаться – пришло время расстраиваться: «езда по-мокрому» – спутник весьма отстойного теста. Тем не менее, капать перестало, и я решил все-таки прокатиться десяток километров. На всякий случай. Поехал с машиной сопровождения, решив, что наши скорости будут похожи. Как же я ошибался!

Приборная панель встретила обилием надписей и картинок, разобраться в которых непросто. Двигатель работает шумновато, но это нормально для Ducati. Не зря эти воздушники до сих пор называют «банка с болтами». Шум заметно стихает при выжиме сцепления, стало быть, шумит КПП... Трогаться с места радости не прибавило: филигранное сцепление надо отпускать с поистине ювелирной точностью. Даже заглох с первой попытки. Рычаг сцепления туговат

для работы двумя пальцами, приходилось использовать всю пятерню. Какая уж тут точность? Добавил «газ», буксанул немного, все, поехали... Первое впечатление – мотоцикл игрушечный. Легок на ходу, подобно классическому эндуро. Куда там Yamaha TDM – главному конкуренту Multistrada... Пробираюсь по узкой дорожке с необычной легкостью: мотоцикл контролируется коленями, создавая впечатление короткой базы. В то же время он не страдает избыточной управляемостью, как спортбайк. Реакции его точные, жесткость ходовой части превосходная. Никакого привыкания не требуется.

«ВЗРЫВ» ПРОТИВ ПЛАВНОСТИ

Сразу же появились сомнения относительно сцепления шин с мокрым асфальтом: похоже, что установленные на мотоцикле покрышки Pirelli Scorpion специально для него разработаны. Мне показалось, что коэффициент их сцепления составляет процентов 60 от нормальных условий – очень неплохой показатель.



По крайней мере, достаточный, чтобы поднять переднее колесо в небо со второй передачи. Понял это и впал в состояние легкого шока – так можно «японцев» совсем разлюбить. V2 работает ровно, без лишних вибраций. Но на тахометре нет красной зоны – это неудобно. Но тем интереснее узнать характер мотора. А его незачем крутить: уже после 7000 об/мин прироста мощности не замечаешь, а ограничитель срабатывает при 9500 об/мин.

Поддерживая стрелку тахометра на отметке 5000 об/мин, можно ускориться в любой момент. На низких оборотах двигатель «ленится», как и большинство его итальянских «коллег»: так, при 2000 об/мин он постукивает деталями сложного механизма газораспределения, начиная уверенно тянуть с отметки 3000.

Впрочем, все равно не понравилось выходить из поворотов при оборотах двигателя менее 3500 об/мин. Безусловно, тот же TDM разрешает водителю снизить эту планку.

Двигатель Ducati можно понять: в отличие от двухцилиндровых «японцев» он выдает свой потенциал ярко, но в узком диапазоне оборотов, тогда как азиатские конкуренты распределяют крутящий момент от холостых до практически максимальных оборотов. Кому что нравится, одним словом. Бесспорно, учиться лучше со вторым вариантом, зато Ducati доставит несравненное удовольствие опытному пилоту резким «взрывом». А дальше – или разгон, или подъем на заднее колесо – по желанию.

УПРАВЛЕНИЕ НИЖЕ ПОЯСА

Не буду «грузить» вас уже известным – двигатели спортбайков Ducati работают схожим образом. Поделюсь тем, что действительно отличает Multistrada от всех без исключения мотоциклов. За мыслями о характеристике и в наблюдениях за тахометром как-то совершенно не заметил то, что еду с практически идеальным

комфортом: посадка прямая, удобная, седло превосходно, хоть и похоже на пластиковое. Ощущение, что находишься за рулем TDM, но посидевшего на диете: сочетание легкости и мощности не может не впечатлить. Удобная ширина руля, его достаточная высота – посадка классическая до мозга костей.

Покрытие ровное, никаких сюрпризов: жесткая ходовая часть позволяет «писать» такие повороты, какие допускает повышенный центр тяжести – все же в некоторой степени это внедорожник, пусть и «паркетный». Поражает не то, как мотоцикл поворачивает – он легкий и с благоприятной развесовкой, – а те причины, которые заставляют его изменить направление движения. Что мы обычно делаем, если хотим сменить траекторию? Либо работаем рулем, либо наклоняем корпус. Правильно? Здесь работаешь ногами и коленями – очень четко, точно, легко. Кажется, что ведешь мотоцикл по той линии, по которой хочешь – и в любой момент. При движении на скорости 90–100 км/ч аппарат подконтролен. Ту синусоиду, которую мне удалось выписывать на мокрой дороге, вряд ли повторю на другом мотоцикле. Про прекрасные тормоза и сказать нечего – они заслуживают высшей оценки. Безусловно, здесь нет мертвой хватки новейших радиальных скоб, но исключительность торможения поражает. Конечно, это было бы невозможно без превосходных шин, но об этом уже говорили...

ПОЛЕТЫ НА ДОРОГЕ

Пробная поездка затянулась, перерастая постепенно в нормальную тестовую. Несмотря на мокрый асфальт, я чувствовал себя за рулем незнакомого мотоцикла все увереннее и километров через 20 позволил себе открыть «газ» на полную. И тут понял, как здорово, что тест проходит на второстепенных кривых дорогах: кочки и волны асфальта – то, что надо для раскрытия истинных возможностей нового Ducati. Скорость не ограничена ничем, кроме поворотов.

Да, я такое уже испытывал, на TDM. Подвески Yamaha помягче и покомфортнее, здесь же четче контролируешь ситуацию. Разгон спортбайковский, «литровый» двигатель трудится на пять. Аппарат едет так, что приходится себя сдерживать – секунды, и спидометр показывает 205 км/ч, я же понимаю, что разогнаться быстрее – не проблема. Только страшновато: узкая дорога в лесу не слишком располагает к проверке максимальной скорости – не забывайте про мокрый асфальт! Ну да ладно – поверим на слово заводским испытателям, но мне не кажется, что 225 км/ч слишком много для этого мотоцикла.

А где машина сопровождения? Впрочем, даже если бы она и не отстала, увидеть ее не удалось бы: стильные зеркала практически не выполняют своих функций. Сбавляю до 150 км/ч – подвески отрабатывают превосходно. Но тут случилось такое, что дух захватило – длинная пологая кочка как трамплин подбросила меня вверх. Не доводилось мне еще прыгать на таких скоростях! Пусть полет был невысок, колеса, может быть, оторвались на несколько сантиметров, но приземление оказалось таким уверенным, что мне сразу захотелось испытать мотоцикл на грунтовой дороге. Почему бы ни прокатиться на Multistrada по «грейдеру»? Но простите, а как же шоссейные шины? Вот заодно и узнаем как.

140 КМ/Ч ПО БЕЗДОРОЖЬЮ

А вот то, что началось потом, уже трудно описать – это надо видеть. Обычная грунтовка, отсыпанная песком и гравием, средней степени «убитости». Выход из поворота, вторая передача, прибавляю газ – зад уходит слегка в сторону. Все прогнозируется, как на хорошем эндуро. Скажу больше, даже туристические

внедорожники не столь подконтрольны в поворотах. Выписав пробуксовкой замысловатую дугу, покачавшись для уверенности из стороны в сторону, я открыл полный «газ» на третьей передаче. Цифры на спидометре побежали с чудовищной быстротой – 120, 130, 140... Держу такую скорость несколько секунд, сбрасываю перед поворотом. И вновь все по старому сценарию. Почему эти покрышки так держат на «грейдере»?

Да и протектор на них нарезан всего вдвое чаще, чем на шоссейных... Впрочем, он и поглубже, здесь же все играет роль.

Про подвески можно говорить долго: уникальное сочетание их увеличенных ходов с гидравлическими характеристиками удивляет. Уверенный контакт колес с неровной грунтовкой позволяет развивать огромные скорости. Конечно, этот вседорожник лучше использовать на твердых покрытиях, но знать о его возможностях на грунте, по крайней мере, интересно. Повороты с заносом колеса, уверенное прохождение глубоких ям и высоких кочек... Все это кажется нереальным для мотоцикла, способного передвигаться по асфальту быстрее 200 км/ч, тот же TDM, к которому приходится апеллировать (а к кому же еще!) пасует на грейдере уже при 60 км/ч.

Вспоминаю другого «итальянца», Cagiva Gran Canyon 900, тот прекрасно держался на грунте, но заметно уступал на асфальте тому же TDM. Под занавес съехал с дороги вообще – нас приняла в объятия нормальная глина, которой так богата российская средняя полоса. Конечно, о настоящем бездорожье с лужами по пояс и колеями по колено лучше и не думать – но мотоцикл позволяет уверенно двигаться по ровной грязевой площадке. Заглохнув несколько раз, постепенно привыкаешь к его «тонкому» сцеплению, которое позволяет не допускать пробуксовки колеса на самых малых оборотах. Мне удалось преодолеть 200 м полевого бездорожья, ни разу не сняв ноги с подножек – впечатляющий результат для асфальтового мотоцикла.

ПРО БЕСПЛАТНЫЙ СЫР

Мне удалось проехать на Multistrada более 100 км, все это время я пытался понять, как удалось достичь таких уникальных характеристик ходовой части. Очевидно, что перед нами успешная попытка внедрения спортбайковских технологий для вседорожного мотоцикла. Неудивительно, что так удачно все получилось именно у Ducati – эти мотоциклы всегда сочетали компактность, взрывные двигатели и малую ширину. Последнее играет огромную роль: чем уже ноги стоят, тем легче мотоцикл контролировать – раньше я об этом только догадывался, теперь убедился.

Впрочем, все это имеет и обратную сторону – глядя на тончайшие элементы задней подвески, открытый любой грязи шток заднего амортизатора и шаровой шарнир, совсем не верится в долговечность всего этого. Так что подождем годик с окончательными выводами