



Ducati 1098S 2007 года – первые впечатления

текст: Алекс Гоберт

Новейшей Ducati 1098 очень хотелось стать самой красивой и презентабельной в этом году. И этот момент является уловкой, ведь все характеристики модели на бумаге уже заочно делают ее фаворитом в сегменте рынка спортбайков. Ко всему прочему, уже сейчас огромное количество фанатов по всему земному шару желают ее купить. Этот аппарат мог бы легко вернуть итальянской компании те времена, когда инновационные «916» в 1994 году стали олицетворением спортбайковского хайэнда.

Официальная презентация 1098 произошла в Kyalami в Южной Африке в начале декабря прошлого года. Именно тогда мотожурналистам предоставили первую возможность прикоснуться воочию к очередному шедевру итальянского мото искусства. Высокая высота расположения местечка Kyalami не позволила пилотам оценить весь потенциал и мощь 1099-кубового двигателя Testastretta, но даже то, что удалось обнаружить - оказалось весьма внушительной величиной.

Мне же выдался шанс испытать новейший 1098 немного позднее – на треке Australian launch в Eastern Creek Raceway, в Сиднее, New South Wales. Да, да, именно здесь в середине 90-х годов проводился австралийский этап в классе 500 см³ Чемпионата Гран-При. На тест мне выдали более чем отменную модель – топовую версию семейства 1098, которая отличается в названии литерой «S», что подразумевает более заряженные подвески, а именно: передний 43-мм «перевертыш» Ohlins



спортивной серии FG511, не менее продвинутый задний моноамортизатор Ohlins, облегченные колесные диски Marchesini, углеволоконный обтекатель плюс «мозги» DDA (Ducati Data Analysis).

Все эти особенности делают версию «S» весьма и весьма специальной, и «Дукати» утверждает, что 1098 - самый мощный и самый легкий двухцилиндровый superbайк за всю историю. И с этим трудно не согласится! И это притом, что двигатель у этой версии остается тем же самым, что у стандартных 1098. Просто показатели управляемости, веса, распределения массы и продуктивности всех систем здесь стремятся к эталонным.

1098 S - заметно легче обычной 1098. И здесь об этом параметре можно говорить не просто отвлеченно. Поскольку снижение веса «по-дукати» означает не простое его обрезание, а умелое избавление от «жирка» в тех местах, где он может повлиять на управляемость и развесовку. Так немалый вклад в этот процесс внесли уже упомянутые «легкосплавки» Marchesini, которые демонстрируют красную полосу, чтобы показать свой высокий статус и статус S-модели. Облегченные колеса помогают байку справляться с быстрым пилотажем и резкими перестроениями, поскольку более легкие колеса подразумевают более низкую инерцию. Ну и подрессоренные массы заметно снижены.

По прибытию в Eastern Creek, я долго не мог оторвать взгляда от 1098. Байк выглядит, если можно сказать, острым и маленьким. При этом «взгляд» у него весьма колоритный – в нем немало от Desmosedici RR

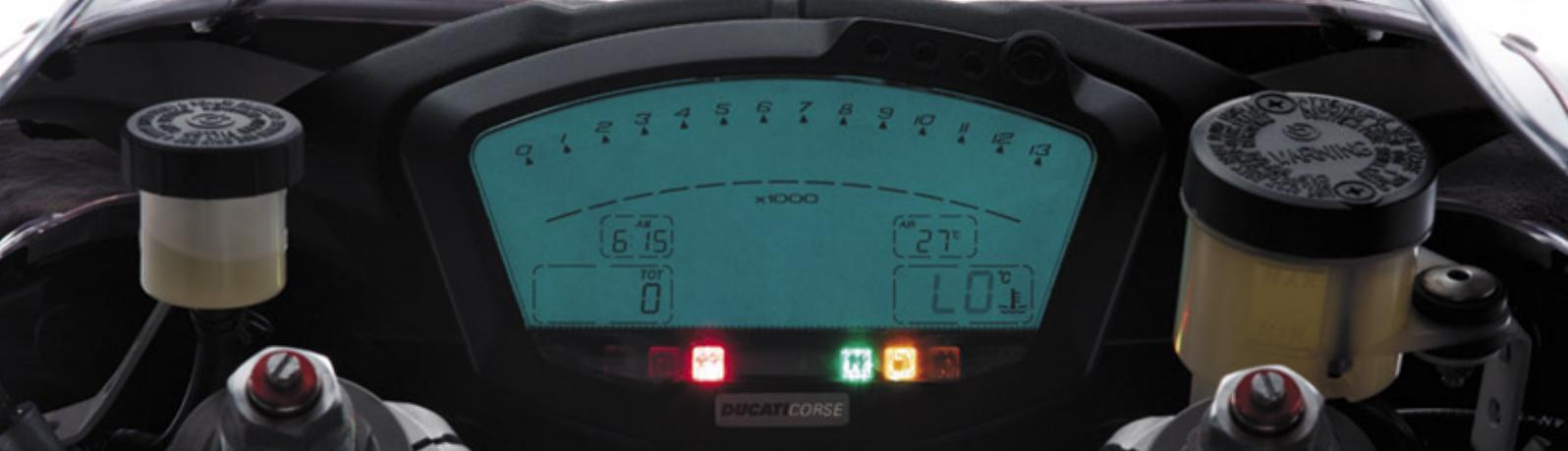


MotoGP replica и этот факт, как бы, «будит» зрителя, настраивает на гоночный лад!

При разработке 1098, в Ducati отчасти возвратились к прошлому, поскольку дизайнеры повторно внедрили приемы, которые сделали Ducati 916 в 90-х годах самыми успешными и популярными. Эти особенности включают возвращение консольного заднего маятника, сдвоенный под «хвостом» выпуск, в то время как передняя часть машины компактна и оснащена классическими горизонтальными фарами. Вот только «прищур» у них теперь с какой-то хитрецей...

Простые, чистые линии обтекателя – ласкают взгляд, также они весьма эффективны в аэродинамических целях. Он украшен классическим итальянским красным цветом «Дукати» и этот колор лишь немного разбавлен несколькими простыми серебряными эмблемами, указывающими марку байка и модель.

Теперь пришло время подняться «на борт» и испытать эту красоту, как говорится, непосредственно. Да и пока собираешь все эти мысли в голове, вспоминаешь славную историю марки, волнение внутри начинает расти, а байк уходит с прогревочных оборотов на спокойные холостые, но все равно издает глубокий призывный рык из глушителей. Что тут сказать? За рулем я чувствую себя более удобно, чем на 999. Ручки в гораздо лучшей досягаемости, что позволяет мне с моим немаленьким ростом разместиться более удобно на мотоцикле с меньшим напряжением.

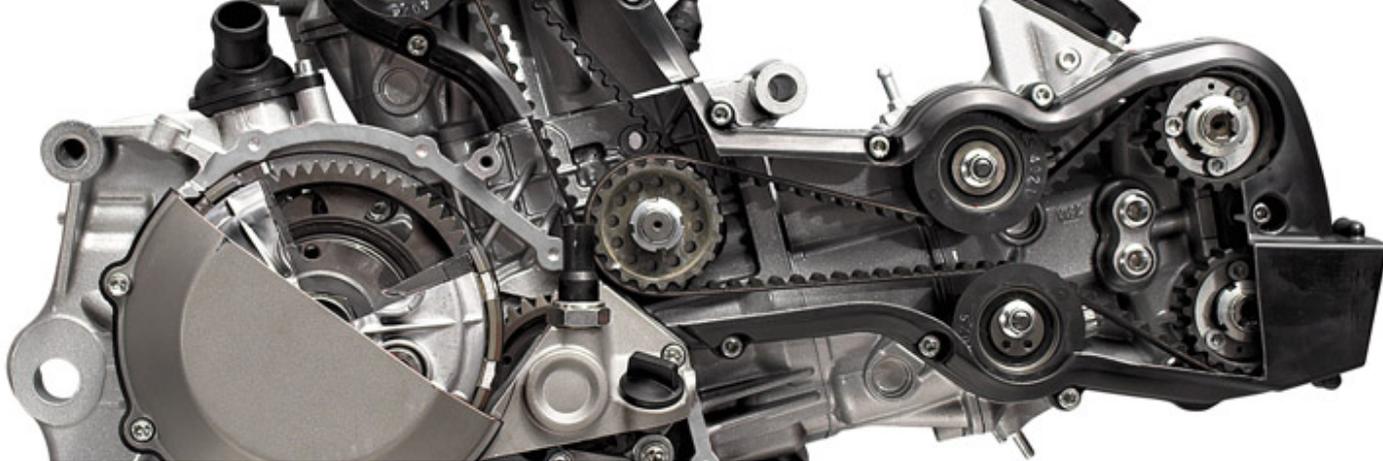


Панель управления и ручки - превосходные, прекрасное качество исполнения и большое количество регулировок (например, на переднем тормозном рычаге). Место пилота удобное, как по отношению к средствам управления, так и перемещению. Узкий топливный бак и его форма дают большую свободу движения. Можно беспрепятственно свешиваться, переносить свой вес и при этом не терять связи с мотоциклом. Положение подножек по сравнению 999 также улучшено для лучшей эргономики, что в свою очередь отразилось на еще более четком и удобном манипулировании «лапками» переключения передач и заднего тормоза.

Цифровой стиль оформления «приборки» подобно гоночной Desmosedici захватывает. Позаимствованная у нового GP7 Ducati 800 MotoGP панель сразу напоминает о себе при повороте ключа зажигания и запуске двигателя: поперек экрана высвечивается "SBK 1098" – напоминание, что аппарат выполнен по рецептам Ducati Corse. Центральное место на цифровой «приборке» занимает шкала оборотов двигателя. Всё это демонстрируется в уникальной гистограмме. Ну и, конечно, имеются и все другие индикаторы, и уровни, демонстрирующие состояние всех узлов машины, одометр и прочее.

Первый круг я проехал на (190/55 ZR17) покрышках Pirelli Dragon Supercorsa Pro – знаменитая уличная версия гоночных Pirelli – нагреваются они быстро и обеспечивают почти мгновенную власть на горячем летнем треке. Примечательно, что местные эту 30-градусную жару считают еще прохладной. Вот уж во истину - всё относительно!

Каждый раз, когда начинаешь езду на Ducati, поражаешься особенным характером этих машин. Касаемо 1098 можно сказать, что аппарат любит «упасть» в вираж быстро и точно. В то же время L-твин имеет в своем



арсенале кучу вращающего момента, чтобы выйти уверенно из любой ситуации. Никаких вам там «провалов», уверенная и могучая тяга! И стандартные 1098 и мой подспортивный 1098 S имеют одинаковые двигатели, таким образом, этот тест в Австралии стал хорошим поводом, чтобы узнать, на что способны новинки Дукати вне высокогорных трасс Kyalami.

160-сильный Testastretta Evoluzione - двигатель быстр и поражает отдачей «лошадок». Дополнительные 101 кубик по сравнению с известными 999 привели к росту поголовья горячих итальянских скакунов на целых 20 единиц! Крутые холмы Eastern Creek и особенно трудные виражи «5» и «7» не такая уж неприятность для 1098, задняя шина Pirelli начинает корчиться при ускорении. Да, именно при ускорении наслаждаешься первоклассной обратной связью от шин и шасси на третьей передаче, в то время как чувствуешь, что двигатель более чем способен к резкому ускорению. А ведь шкала тахометра еще не достигла 10000 об/мин.

Поскольку я выхожу из напряженного правого поворота «9» и подбавляю прыти, переднее колесо начинает становиться легким из-за колоссального вращающего момента двигателя. Причем контроль над степенью отрыва всегда четкий и адекватный. Мощность у 1098 внушительная и – безусловно, это самый быстрый L-твин, на котором я в своей жизни катался.

Более компактный размер байка также позволяет мне перемещать мою массу тела быстрее и ловчее, чем на 999. Как следствие, время



прохождения круга на 1098 у меня стало заметно меньше (по сравнению с 999) и траектории стали более короткими. Расположиться позади ветрового стекла 1098 намного легче, чем на предыдущие модели, и всеобъемлющий комфорт совсем затмевает аналогичный показатель 999. Позже днем я уже постарался выжать из этого великолепного аппарата всё возможное. Почти всё, потому как даже на треке Ducati не показал мне своего потолка характеристик. 330 мм тормозные диски и тормозные суппорты Brembo Monoblock обеспечивают просто потрясающую динамику торможения, но требуют весьма и весьма бережного обращения, особенно в начале, когда пилот не знает их потенциала и возможностей. Не зря австралийский дилер Ducati при покупке 1098 специально предупреждают об этом всей своих клиентов. Да, они просто превосходные и я что-то не припомню ничего подобного ни на одном современном спортбайке. Поскольку я торможу жестко и глубоко в виражах, 1098 остается устойчивым и на траектории, и даже если я резко переключаюсь при этом на пониженную передачу.

У «Дукати» конечно были свои идеи по формированию передней части модели, по мне так эта часть 1098 дает куда больше обратной связи чем предыдущая модель и намного легче приспосабливается к вашей траектории поворота, в то время, как и байк намного легче переключается в S-образных виражах. 1098 укладывается до очень маленького угла, и я чертил слайдером асфальт гораздо чаще, чем обычно. Даже чистокровные гоночные аппараты, на которых мне недавно приходилось ездить, не позволяли делать такое! А ведь 1098 – серийный!



Передний «перевертыш» находится в четкой связке с шинами Pirelli и жесткой структурой рамы, даря мне такое восхитительное чувство власти над мотоциклом, которое я всегда получал от Ducati, особенно после прошлогоднего сезона Мирового чемпиона по супербайку с Троем Бэйлиссом во главе.

Поскольку я жестко ускорялся в среднескоростном повороте 3 Eastern Creek, работа заднего моноамортизатора Ohlins становилась немного нечеткой, заставляя байк «взбрыкивать» в таких условиях, словно машина пытается ухватиться задним колесом в вираже при таком бешеном наборе скорости. Чувствовалось, что задний моноамортизатор основательно осел на своем штоке, в то время как передняя вилка разгрузилась, поскольку я пробовал получить максимально возможный придел цепкости боковин задней Pirelli в вираже. Да, я реально исследовал пределы этой удивительной машины. Механики Ducati на треке после этого сделали некоторые изменения в настройках задней подвески, и поведение машины улучшилось моментально. Больше послаблений заднего моноамортизатора я не наблюдал.

«Дукати» явно станет победителем в современном сегменте спортбайков с этим 1098. Потому как машина действительно получилась великолепной. Причем, как по «начинке», так и по внешности. Наверняка о 1098 и 1098S все будут помнить еще и потому, что модели вышли по всем параметрам революционные и нетрадиционные. Такого нет ни у одного конкурента! Теперь, когда правила World Superbike изменены, почему бы не выйти на соревнование на этом 1098? Надеюсь,



что так и произойдет... И вообще, я не могу больше ждать и наблюдать за тем, как Бэйлисс в одиночку множит свои победы..!

Перевод статьи: Alex Gobert , Motorcycle-USA.com