

# MOTOR CYCLES

## Ducati Multistrada 1000DS

МИХАИЛ ЛАПШИН

*Сказать, что итальянцы со своей Ducati Multistrada переполошили пол-Европы — значит ничего не сказать. Масштабы увлечения универсальными Ducati сравнимы разве что с фанатизмом народных масс вокруг марки Harley пару десятков лет назад. Образ мультицелевого транспорта прочно засел в коллективном уме мотолюбителей. Держать в своем гараже эндуро-подобные спортбайки Multistrada 1000DS стало в высшей степени престижно и модно.*

Сказали бы мне пару-тройку лет назад такое — рассмеялся бы в ответ. Ducati — массовый продукт? Увольте! Японцы не позволят. Безу-

словно, аппараты Ducati есть за что любить: отменный дизайн, выверенная с годами стилистика, мощные двигатели, вылизанные ходовые части, не говоря уж об имидже марки. Плюс ко всему чисто техническая «фишка» — десмодромный привод газораспределения — технология, имеющая краеугольное значение для мотоцикlostроения и попадающая в сферу интересов автотрома.

Подобный эксклюзив редко когда становился достоянием широких масс, однако итальянцы сумели сделать его максимально доступным. «Литровый» первенец Multistrada появился на свет в 2003 году и произвел фурор, показав, как в одном двухколесном аппарате могут сочетаться, казалось бы, несовместимые качества. Тогда многие кричали, что итальянцы создали новый класс мототехники. Так или иначе, конструкторы Ducati сумели воплотить в «железе» идею универсального мотоцикла.

Рисуем картинку. Продавец задает клиенту вопрос типа «чего изволите?». Тот отвечает: желаю, чтобы был такой красивый, самый скоростной, самый управляемый. И чтобы можно было по бездорожью покататься, а также багаж, если что, перевезти. Какой багаж? Да небольшой такой — пару баульчиков... Фантастика, скажете вы? Возможно, но Multistrada 1000DS отвечает указанным требованиям.

Примерно так думал я, летя в Болонью на весеннюю тестовую сессию Ducati. Ход мысли прервался, когда внизу замаячили дивные итальянские ландшафты. Некоторое время я любовался ими, а потом вернулся к насущным размышлениям... Как все-таки удачно Ducati перенесла идеи Multistrada на более доступные 620-кубовые модели! Получилась целая линейка

Multistrada — четыре модели. Воистину, никто не уйдет обиженным...

Впрочем, мне предстояло «катать» последнюю «литровую» модификацию — Multistrada 1000DS образца 2005 года. Не самую новороченную (top-модель — Multistrada 1000S DS — оснащена подвесками Showa с регулировкой предварительного поджатия пружин и гидравлического сопротивления отбою) в модельном ряду, но и не самую слабую. Правильнее будет сказать, что это золотая середина, именно о таком аппарате сейчас грезят многие европейцы.

Уже через пару часов пребывания в Италии я понял, что местные жители — не совсем европейцы в общепринятом понимании этого слова. Законопослушание здесь не в фаворе. Пока мы добирались до места проведения сессии, наш автобус не раз был атакован местными двухколесными райдерами, которые принципиально не терпят присутствия впереди себя какого-либо транспорта. Нарушение скоростного режима, зависание на «хвосте», выжимание с полосы, прохождение поворотов на грани фола — все это в Италии распространено так же, как в России. Вот только почему у нас до сих пор нет своего Валентино Росси?

Наконец нашу журналистскую команду высадили на турбазе, где дислоцировались тестовые Multistrada 1000DS. Пока истинные европейцы (тест-пилоты различных скандинавских, английских, немецких изданий) трепетно изучали эргономику мотоцикла, восхищались новаторчностью приборной панели и отсутствием красной зоны на тахометре (признаюсь, я не стал углубляться в алгоритм нажатия кнопочек, главное было — понять, где спидометр, тахометр и указатель уровня топлива), местные «джиги-



ты», что-то прокричав инструктору, прыгнули в седла и умчались. Похоже, по их понятиям, истина — в скорости. Будучи знакомым с первым поколением Multistrada, я предпочел пропустить этап общения с «новым и неизведанным» и сесть итальянцам на хвост.

Но, как выяснилось, я подзабыл, что значит Multistrada и что такое Ducati. Старт чуть было не кончился конфузом — мотоцикл едва не заглох, ведь сцепление у Ducati надо

отпускать либо ювелирно, либо с «газа» и соответствующим буксом заднего колеса. Разгон не вызвал никаких проблем. Даже закралось сомнение — Multistrada ли подо мной или это случайно попавший сюда какой-то японский эндуро? Вроде бы нет: новороченная «приборка», «ветровик», вращающийся вместе с рулем, — все это явные признаки Ducati (жаль, цвет не красный). Ну и, конечно, тугий рычаг сцепления выдает гоночную породу...

Но я отвлекся. Задача была — не отставать от «местных». Легко сказать — они же знают «фарватер» как свои пять пальцев! Вжик — и уж и след их простыл... Зато вдалеке маячил «стопарь» несчастного инструктора — он и был выбран в качестве «чек-пойнта».

Однажды один знакомый дал мне прокатиться на Toyota Corolla. Серенькая такая машинка, внешне обычный сити-кар, никаких реинжендерских атрибутов, сток... Сел за руль,

# ДОСПЕХИ БОГОВ





как легкий эндуро (небольшой вес, малая база, хорошая обзорность над потоком), но при этом присутствуют точность управления и разгон спортбайка. Все смешалось... Если с места рвануть стрелку тахометра до 7000 об./мин., то переднее колесо с легкостью оторвется от земли. Вау! В этом диапазоне явно наблюдается «всплеск» характеристик (пик мощности приходится на 8000 об./мин.), ну а с 4500 об./мин. мотор способен вытянуть из любой передатки на любой передаче. Прекрасная эластичность!



включил передачу, тронулся... И тут хозяин говорит — ты, мол, нажми педальку до упора, не бойся... Нажал — и Corolla тотчас же превратилась как минимум в Celica, а то и в Supra. Как выяснилось, эта «горожанка» была укомплектована заряженным моторчиком под 200 «кобыл». Меня тогда, признаться, пленило это сочетание внешней ординарности и внутренней неизвестности...

Нечто подобное я испытал в первые минуты активного драйва на Multistrada 1000DS. Машина внешне все-таки отличается от классического Ducati — этакий «закус» под традиционные Yamaha TDM900. Вместе с тем имеются эксклюзивные признаки скорости — пространственная рама типа «клетка», консольный задний маятник, динамичная внешность... Оказалось, что этот аппарат «рулится»

Тут стоит сказать, что моторы конфигурации V2 довольно редко обладают столь ровными характеристиками мощности и крутящего момента. Если посадить новичка за руль Multistrada, он наверняка скажет, что на мотоцикле стоит 4-цилиндровый мотор, ну, а от фаната V-твинов можно будет услышать самые восторженные комментарии. Согласно, здесь есть во что влюбиться.

Впрочем, Multistrada 1000DS легко отличить от конкурентов из плеяды V2. Ни один другой мотоцикл так трепетно (в смысле слова «вибрация») не работает на низких оборотах. Десмопривод дает о себе знать, но это вовсе не минус, а фирменная особенность Ducati. На 2000 об./мин. пилот ощущает этакое легкое цоканье в моторе, тот словно просит — не терзай меня, крутани «газ»! Вообще при оценке силового агрегата Ducati на ум приходит формула «из искры возгорится пламя». На первой же тысяче оборотов пи-

жения, мягко говоря, не способствовали. Внутренний ограничитель гоним — зачем спешить, кому и что нужно доказывать? В результате я решил закончить погоню и сосредоточиться на получении кайфа от езды. Почему-то сразу виражи стали даваться с еще большим углом наклона, усилилось чувство единения с мотоциклом. Да, Ducati есть Ducati — гран-приные корни дают о себе знать. Вот только новичкам стоит быть осторожными — легкость управления должна опираться на многолетнюю практику.

Окончательно отстав от группы лидеров, я обратил внимание на Toyota RAV4, «заряженным» TRD. Он все равно в своих проявлениях по большому счету остается «паркетником», и в данном случае гонимые амбиции удовлетворяются известным количеством средств, вложенных в спойлеры, «прямостоки» и фирменные наклейки. Multistrada же едет и управляется как «эндур-спортбайк» в любых условиях, не важно, что под колесами — идеальный асфальт или разбитый проселок.

Окончательно отстав от группы лидеров, я обратил внимание на



лот ощущает эту искру, и уже после 2500 об./мин. она превращается в буйный костер. Не потому ли многие говорят о взрывном характере двухколесных «итальянцев»?

Но вернемся к сессии. Отрыв группы лидеров с каждой минутой увеличивался — опыта прохождения эндуро сидишь. Но стоит на прямике выкрутить «гашетку», и мотоцикл сразу же определяется однозначно как спортбайк. Такая вот двойственность. И это совсем не то, что пра-

Я наконец почувствовал всю прелесть эргономики Multistrada: классическая посадка с небольшим спортбайковским акцентом (наклон чуть вперед), широкий руль на удобной высоте — словно в седле современного туристического эндуро сидишь. Но стоит на прямике выкрутить «гашетку», и мотоцикл сразу же определяется однозначно как спортбайк. Такая вот двойственность. И это совсем не то, что пра-



грунтовки, отходящие в сторону от основной трассы и, естественно, рванул по первой же понравившейся. Здравствуй, Италия — чухлая растительность, полудороги-полупулы рек, щебень, вымоины... И жара. Надо сказать, здесь Multistrada 1000DS немедленно из спортивной превратился в эндуро. Подвески, столь хорошо работающие на редких изъездах итальянского асфальта, неожиданно продемонстрировали завидную энергоемкость и длинноходность на грунтовке. Спасибо тебе, Showa! А что будет, если пересечь на Multistrada 1000S DS с полностью регулируемой Ohlins?

рулении, при форсировании дорожных преград на малой скорости, да и при парковке тоже. Плюс ко всему, управляется Multistrada 1000DS одинаково уверенно при работе как рулем, так и корпусом, при наклоне всего «тела» мотоцикла. Это тоже проявление двойственности, ведь первое свойственно эндуро, а второе — как раз спортивным.

Плюсы удобной посадки проявились не только на горных тропинках (очень легко скидывать ногу для упора и так же легко ее возвращать обратно — подножку находишь сразу), но и в городской суете. Представьте себе, в Боло-

Производитель скромно скрывает точные данные на этот счет. Пришлось использовать наручные электронные часы. Если судить по ним, мне удалось достичь «сотни» за 4 секунды и не особо напрягаясь — первая и вторая передачи (почти до отсечки). К сожалению, незнание местных полицейско-штрафных обычаев не позволило вдвойне насладиться большими скоростями (скажу одно — в таких режимах аппарат ведет себя как хороший спортсмен). Максимум, что показал мне жидкокристаллический спидометр, — это 210 км/ч. По «паспорту» Multistrada 1000DS способна достигать 225 км/ч, то

не единым целым с рулем, поэтому при резких сменах движения на скорости аппарат не совсем адекватно «спорту» ведет себя в воздушном потоке. Струя воздуха может неожиданно усилить давление на шлем пилота. Но к этому быстро привыкаешь.

Безусловно, столь уверенное во всех отношениях (и направлениях — почти эндуро!) поведение подразумевает весьма строгие критерии оценки тормозов и выбора шин. Касательно последних — штатные Pirelli Scorpion хороши как на сухом асфальте, так и на мокром, но, естественно, пасуют на грунтовке. И неудивительно. Производители по-

установлены два 320 мм диска, сади — один 245 мм. В качестве сравнения скажу, что подобным размеричком оснащаются топовые японские спортбайки, например, Kawasaki ZX-10R Ninja и Yamaha YZF-R1. А самый главный конкурент Ducati в классе универсальных мотоциклов — Yamaha TDM 900 — оснащен всего лишь 298 мм дисками спереди и 245 мм сзади. Так что итальянцы на безопасности не сэкономили.

Все хорошее быстро заканчивается. И вот мы уже снова на месте первоначального сбора: обмениваем координатами, впечатлениями... Все успешно прошли запланированный маршрут, но лишь мне

После нескольких сотен километров последний раз окидываю взглядом Multistrada 1000DS. Вот интегрированные в зеркала указатели поворота — такое решение сильно повышает безопасность на дороге, ведь лампочки показывают реальные габариты мотоцикла. Кстати, на данной модификации Multistrada они еще больше разнесены в стороны. Стильные «трубы» глушителя гармонично уложены под «хвост», причем так, чтобы пассажир не дай бог не обжегся об раскаленные патрубки. Сиденье второго номера просторное и удобное, сзади него декоративный багажник. Конечно, туристы обязательно впи-



Снаряженная масса мотоцикла — порядка 220 кг. В принципе это немало для «литрового» эндуро мощностью 92 л.с. Однако делать выводы, глядя на зафиксированные на бумаге характеристики, глупо. К тому же производитель говорит о реальных «лошадках» — на колесе, а не на валу двигателя, как японцы. На деле эта рабочая масса разумно распределена вокруг силового агрегата, и пилот совсем не ощущает размытость веса по всей длине. Центр тяжести — ниже «ватерлинии», что, безусловно, положительно сказывается при контр-

нье, как и в Москве, тоже случаются пробки. Их характерная особенность — броуновское движение скутеристов, которые пытаются проложить себе кратчайший путь в заторе. Так вот, пилот Multistrada всегда на полкорпуса выше их, а значит гораздо лучше оценивает дорожную ситуацию. Ну, а когда пробка рассасывается, то и скутеристам, и автомобилистам приходится дышать пылью (образно говоря, конечно) из-под колес мотоцикла. Разгонная динамика у Multistrada 1000DS просто фантастическая.

есть порядка 235 км/ч с учетом погрешности прибора.

Разогнавшись как следует, добрыми словами вспоминаешь конструкторов Multistrada. Скромный на вид «лопух» вокруг двухуровневой светооптики идеально работает на скоростях до 180 км/ч. Если встречный поток заставляет чуть пригнуться — значит, в гору еще 20 км/ч. А если сразу со старта по-спортбайковски залечь «на приборке», то недовольный ветродуй начнет докучать лишь на 210 км/ч. Впрочем, ветровик при всех своих плюсах не лишен и минусов. Его кокон выпол-

крышек еще не разработали столь же универсальный продукт, как Multistrada 1000DS. Поэтому если ваш ежедневный маршрут проходит не по асфальту, то стоит озаботиться приобретением покрышек с более выраженными грунтозацепами.

Что касается тормозов, то здесь апгрейд возможен только если ваш карман жжет лишняя пара сотен «зеленых». В сток модель укомплектована тормозной «машинкой» и суппортами Brembo, армированными магистральями и дисковыми тормозами на обоих колесах. Спереди

посчастливилось испытать Multistrada не только на асфальтовом «паркетке», но и в условиях, максимально приближенных к российским. Тест-райдеры из итальянских изданий на ломаном английском рассказывают об успешном прохождении на Multistrada «глухих» виражей, а я вспоминаю, как на 140 км/ч «валил» по горной грунтовке с градом камней из-под колес. Повороты с заносом — такое возможно на супермотардах и эндуро, но не на шоссейнике, к тому же выполненном а-ля спортбайк. Ducati стал исключением из правил.

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

МОДЕЛЬ/МОДИФИКАЦИЯ	Ducati Multistrada 1000DS
Производитель	Ducati
Страна изготовления/сборки	Италия
Модельный год	2005
<b>ДВИГАТЕЛЬ</b>	
Тип	4-тактный 4-клапанный
Рабочий объем (см куб.)	992
Количество/расположение цилиндров	V2
Мощность (л.с.)	92 (8000 об./мин.)
Момент (Нм)	92.2 (5000 об./мин.)
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	воздушно-масляная
<b>РАЗМЕРЫ/ОБЪЕМЫ/ВЕС</b>	
Колесная база (мм)	1462
Длина (мм)	2130
Высота по седлу (мм)	850
Сухая масса (кг)	196
Объем топливного бака (л)	20
<b>ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>	
Максимальная скорость (км/ч)	225
Разгон до 100 км/ч (сек.)	около 4

штут сюда кейсы — по бокам и на верх, и Multistrada тогда будет напоминать низко летящий тяжелый бомбардировщик. Но некоторым, я знаю, такие нравятся.

В момент прощания шеренга тестовых мотоциклов показалась похожей на авангард иноплатной армии, вышедшей на Землю и готовой к широкомасштабному наступлению. Похоже, что Multistrada в силу своих качеств легко завоеует после Европы и России. Дайте только время.

Фото DUCATI.