Начиналось всё с детства и неугасаемого желания иметь у себя породистого скакуна Ducati. Распространение импортной техники в России только развивалось. Первыми были «японцы», но уже тогда желание иметь итальянский, хоть и менее доступный мотоцикл переваливало через край

**DUCATI 7/848** 

2001 г., 849 см<sup>3</sup>, 145 л. с., \$ 19000,

год постройки - 2013, пробег - 5500 км.,

под наблюдением с 2013 г.

ЕВГЕНИЙ ЖЕЛУДКОВ ФОТО: КИРИЛЛ КАЛАПОВ

## ИЛЕГКИИ

которых был во вред их качеству, блекнул и становился не интересным уже через два-три года. Желание эксплуатации мотоцикла в целом почти пропало, как вдруг моя несбывшаяся мечта напомнила о себе, когда в одном из гаражей знакомого я увидел раму с мотором без цилиндров. Не было колёс, обвеса. Была только мысль: боже, это Ducati 748S 1995 года. Первый выпуск, версия SuperSport. Недостающие детали, состояние которых оставляет желать лучшего или вообще место которых в мусорном ведре, я нашёл рядом, в коробках. Договорились о цене, и вот чудо, состоящее из «птичьей клетки» и заточенным в ней отлитым алюминиевым блоком с торчащими восьмью шпильками, в моём гараже. «Реставрация, а не ремонт», - сказал я своей жене, и финансовые потоки нашей семьи начали расходиться гораздо быстрее. Рассказ об этом мотоцикле в его штатном исполнении будет недолгим. потому что после окончания восстановления, которое длилось полтора года и потребовало немалых средств и сил, меня постигло некоторое разо-

озволить себе такую роскошь не разрешало моё

ринансовое состояние.

но мечту и желание об-

ладания я сохранил в

душе. Шли годы, были у

меня «японцы», приходил и уходил ап-

петит на сочные, пестрящие модой со-

временные модели в салонах, дизайн

только один – доработка. Чуть позднее я познакомился с таким же фанатом Ducati 748, которого зовут Ираклий Мирианашвили. Наши взгляды в общем и целом совпадали. Строить конкурента современным спортбайкам на базе своего мотоцикла не поднималась рука, ведь он был полностью закончен (получился на 100 % оригинальный мотоцикл, как в 1995 году). И Ираклий предложил модернизировать его же Ducati 748, только 2001 года. Он хотел получить от этого проекта аппарат, на котором будет тренироваться на треке, плюс, конечно, ездить по городу. Так что красота и дизайн отходили на второй план. Первое и главное – это современная начинка. которая должна была успешно конкурировать с современными спортбайками.

чарование после первых километров пробега. Такой прыти, мощности, раз-

гона я не ощутил. Любой 600-кубовый

«японец» давал адреналина гораздо больше за меньшие деньги. Но красота, управление и порода, которую не скроешь, не давали мне покоя. Выход

Первое, что захотелось изменить – это, конечно, мотор. Было решено

## МНЕНИЕ ВЛАДЕЛЬЦА

Я и мотоцикл были неразлучны в этом сезоне. Помимо основного предназначения (езда по треку), были и просто прогулки по Москве. После успешных тренировок на картодроме «Лидер» захотелось большего. Решил «замахнулся» на трек мирового уровня Moscow Race Way. И вот июль, третий этап чемпионата Ducati в Москве. Всё, что у меня есть – это мой 7/848, опыта два месяца и сильное внутреннее желание хорошо ехать. Первой была квалификация. Навешали на меня датчиков телеметрии – и вперёд. Ехал так, как смог научиться за два месяца, и думал о том, что мне очень помогает мой мотоцикл. Мотор прекрасно тащит, выход из поворотов чёткий, никаких провалов, тяга ровная. Проехав нужные 10 кругов, я заехал в боксы, а на мониторе знаки вопроса. Это получилось по техническим причинам – не сработали датчики. В результате на основную гонку я встаю последним. Передо мной 33 участника. Старт. За четыре круга становлюсь пятым и дальше иду очень уверенно. Но тут... моя ошибка, снос переднего колеса и «скользячка». Из всего этого сделал вывод: мотоцикл просто умница, а вот опыта придётся поднабраться.

Я очень рад тому, что не пошёл по пути покупки стандартного мотоцик-



ла и его настройки. Рад тому, что имею у себя аппарат, который меня полностью удовлетворяет.

> Ираклий Мирианашвили

применить мотор нового поколения 848 Testastretta. Уж если бодаться, так хотя бы с теми моделями, которые стоят на конвейере. Заказываем силовой агрегат в сборе из Италии за € 1400 с доставкой. Состояние сказочное, ориентировочный пробег – не больше 1000 км. Первые примерки показали, что рама слишком узкая из-за поперечных усилителей. Я изготовил небольшой стапель, закрепил раму в трёх опорах и переварил конструкцию с дополнительными элементами. Дело двигалось дальше. Я наблюдал, как старая рама обретает новое современное сердце, и как красивейший мотоцикл становится ещё технологичнее и мощнее.

Самое сложное в имплантации ДВС – это установка всех жизненно важных элементов. Ресивер подачи топлива пришлось проектировать с чистого листа, его надо было соединить с заслонками 848 и рамой с коробами



## ЛЁГКОСТЬ УПРАВЛЕНИЯ КАК У ВЕЛОСИПЕДА — **ТЫ ПРОСТО ЛЕТИШЬ**

воздушных фильтров 748, имея в виду, что на 848 форсунки «сухие», т. е. бьют непосредственно в воздушный диффузор перед заслонкой. Для изготовления понадобилось несколько фрезерованных деталей. алюминиевые листы и знание принципа работы. Так как ресивер получился металлическим, он стал своего рода интеркулером. Конечно, сейчас я бы переделал ресивер на более лёгкий (возможно, к выходу этой статьи он уже будет таковым).

Работа кипела. При установке выпуска стало понятно, что мотоцикл требует кардинальной смены дизайна задней части, потому что смотрится с ним он каким-то убогим и обрюзгшим. Перевариваю задний подрамник, делаю его гораздо выше, чтобы встал на одном уровне с баком. Родной задний пластик совсем уже не идёт такой «стреле». Поиски в интернете привели к пластику в стиле MV Agusta. € 60, две недели ожидания, и с помощью эпоксидной смолы и стекловолокна я смог соединить пластик с переделанным подрамником 748. Выхлоп под новую раму и подрамник пришлось тоже изменить, а именно попилить. В итоге, получилось просто отлично!

Следующая стадия – это электрооборудование. Была заказана вся проводка от 848: иммобилайзер, мощностной клапан, короб АКБ и прочие электроприборы. Итого отдали порядка € 1000. Всё это на удивление легко нашло место на новой для них раме 748-го, понадобилось лишь приварить к ней несколько дополнительных кронштейнов. Подумав, остановили свой выбор на приборной панели от того

же 848. Заказываем. € 800, две недели. дополнительный кронштейн к родному пауку, и она как будто там и была.

Аппетит приходит во время еды (а в случае с мотолюбителями во время езды!). Так получилось и с мотоциклом. Каждый раз нас с Ираклием посещали всё новые и новые идеи по улучшению технических характеристик, но не во вред главной концепции «быстрый и лёгкий». Наш проект каждый день обретал новые мышцы и органы. Залили в блок управления «кольцевую» прошивку Ducati Racing EVO, которую нашли в Италии, благо, там есть друг. Увеличенная мощность потянула за собой более производительный основной радиатор, и, конечно же, прирос масляный радиатор.

Из дополнительных доработок - усиленная нижняя траверса от версии «R», предоставляющая дополнительную жёсткость на кручение (мотоцикл должен быть не только лёгким, мощным, управляемым, но и очень жёстким в подвеске). Для неё надо было изготовить новый шкворень. Следующей ступенью нашей доработки стала сама подвеска. Чтобы обуздать увеличившуюся мощность и сделать «итальянца» комфортнее, мы решили приобрести б/у переднюю вилку и суппорты от 1098, колёсные диски Marchesini, 330 мм тормозные диски, задний маятник со всеми рычагами и амортизатором. С внедрением передней подвески за вычетом незначительных токарных работ проблем не возникло. А вот задняя, в особенности амортизатор,

РАСХОДЫ	
Детали, материалы	Цена, руб
Двигатель 848	58000
Электрооборудование со всеми допами	43000
Доска приборов 848	34400
Система охлаждения, шланги, радиатор	21500
Выхлопная система	8600
Передняя подвеска с тормозами и колесс	м 38700
Задняя подвеска	30100
Спортивный пластик	15050
Нижняя траверса (версия «R»)	4300
Демпфер рулевой	10750
Хвост в стиле MV Agusta со стоп-сигналом	2150
Радиальные машинки 12900	
Токарные работы	15000
Резина Pirelli (комплект)	15000
Колодки тормозные (3 комплекта)	5550
ИТОГО	315000
Стоимость 1 км	57,27

потребовали значительной доработки «качалки», рамы и самого крепления маятника, а точнее, его подшипников и установочных втулок. Облегчённые колёса дали большую уверенность в поворотах и, конечно, добавили красоты. Также установили современные радиальные машинки сцепления и переднего тормоза, усиленные клипоны руля и радиальный демпфер от какой-то Aprilia. Для установки демпфера необходимо было переточить крепления. Пластик изначально планировался только спортивный на «быстросъёмах». Единственный нюанс - светотехника. Но это решается очень просто – подключаем на пульт диодную лампу и всего-то дел. Чтобы вернуться

поздним вечером с трека и прокатиться по городу, будет достаточно.

И вот мотоцикл почти готов. Название Ducati 7/848 пришло в голову, как только распаковали двигатель. Осталось совсем чуть-чуть. Глушитель обмотали термостойкой лентой не для моды, а по причине невозможности установки теплового экрана.

Теперь самое интересное – эксплуатация бойца. В свой самый первый раз в ещё недоукомплектованном виде мотор запустился так, как будто вчера заглушили. Перед тем как передать мотоцикл его непосредственному хозяину, предстояло провести немало испытаний. Это просто чума! Лёгкость управления как у велосипеда, полное ощущение того, что под тобой ничего нет, а ты сам просто летишь. Через несколько десятков километров произошло привыкание, и стандартный Ducati 848 казался «диваном». Тормоза на таком весе работают так, что за руль только держись. Очень порадовал удлинённый на 25 мм задний маятник (более короткий, родной, на скоростях за 200 не справлялся, терял сразу дорогу, и с мотоциклом приходилось сильно бороться). Передняя современная вилка и задний амортизатор обладают очень нужными регулировками,

которые помогают при настройке под конкретного человек. Мощности стало предостаточно! Ровный разгон, характерный для Ducati, стал просто диким. Из-за того. что пришлось переделать заднюю часть под новые трубы и пластик, посадка стала реально боевая. Это придаёт большей уверенности при прохождении поворотов на больших скоростях. Контроль над мотоциклом потрясающий, он является частью тебя, твоим продолжением. Разгонная динамика показала, что 7/848 шустрее стартует и едет быстрее своего оригинала 848 с такой же гоночной прошивкой.

Мощности стало

предостаточно! Ровный

разгон, характерный для Ducati, стал просто диким-

Мотоцикл эксплуатировался с мая по октябрь 2013 года, пробег - 5500 км. За это время он доставил только удовольствие своему хозяину и ни разу не подвёл. Кроме топлива в списке вложений замены масла, обслуживание цепи и воздушного фильтра, замена нескольких комплектов резины Pirelli Diablo Super Corsa и одного комплекта тормозных колодок. 🧀

Автор выражает благоларность компании «Liqui Moly» за предоставленные смазочные материалы.

Автор выражает благодарность Алексею Певцову за помощь в поиске запчастей и переговорах с итальянскими коллегами

