ЖЕЛЕЗО

La Monstro

Семейство нейкедов
DUCATI Monster
1993 г. – наст. вр.

Мотоциклетная история не хуже иного триллера полна захватывающих поворотов, знаменательных событий и знаковых фигур. Наш сегодняшний герой как раз из числа тех, чьё существование и развитие целиком соткано из вереницы наилюбопытнейших событий

МИХАИЛ ПИМУС ФОТО: ИЗ АРХИВА РЕДАКЦИИ

DUCATI MONSTER – ЭТО ПОЛНОЕ ОТСУТСТВИЕ НЕНУЖНЫХ ДЕТАЛЕЙ

Ducati Monster, как гордый итальянский скакун, с самого момента появления шёл абсолютно своим путём, недосягаемым ни одним другим серийным мотоциклом. Его биография соткана руками сотен тысяч энтузиастов и фанатов марки. Путь «Монстра» полон красивых легенд и крайне запутан. Проще изучить ядерную физику, чем разобраться во всех модификациях, о многих из которых и сам производитель не всегда вспоминает. Сегодня вашему вниманию представлено базовое генеалогическое древо, пожалуй, самого популярного и продаваемого Ducati.

ВСЁ ГЕНИАЛЬНОЕ ПРОСТО

В 1991 г. талантливый дизайнер Мигель Галуцци, работая в компании Ducati, которая на тот момент принадлежала концерну Cagiva, ради эксперимента сотворил для себя мотоцикл путём полного раздевания спортбайка 888. Когда босс Cagiva Клаудио Кастильони увидел и оценил то, на чём его сотрудник ездит на работу, тут же приказал готовить диковинный аппарат к серийному производству.

Доподлинно неизвестно, как планировалось назвать мотоцикл прежде, чем в игру вступил Галуцци-младший. Отпрыск очень любил игрушечных монстриков и постоянно клянчил их у отца криками "Il Monstro, Il Monstro". Слово настолько прицепилось, что с определённого момента начало казаться удачным названием для новой модели.

ПЕРВОЕ ПОКОЛЕНИЕ (1993–2007) 01

MONSTER 900 (1993–1994)

Наиболее ёмкую фразу о концепции «Монстра» произнес всё тот же Галуцци в момент, когда Ducati представила первый прототип – «В действительности всё, что вам нужно на мотоцикле, – это седло, бак, мотор, два колеса и руль».

Самый первый «Монстр», появившийся на свет в 1992 г., был сразу укомплектован по максимуму. В позаимствованную от тогдашней спортивной модели 851 раму «птичья клетка», которая на нейкеде смотрелась ещё более грациозно, был установлен традиционный для Ducati двигатель – двухцилиндровый L-образный (его же можно называть и V-образным) карбюраторный воздушник (всё от того же 851-го), с объёмом камер сгорания 904 см3. Данный мотор называют Desmodue. Премьера новинки прошла на международной мотовыставке в Кёльне. Мотоцикл под кодовым именем Il Monstro собрал вокруг себя толпы народу. Концепция псевдоклассика, построенного на базе боевого спортбайка (по сути, первый серийный стритфайтер) тотчас же захватила умы и сердца многих. В 1993 г. Ducati Monster 900 поступил в продажу.

Если рассматривать такие величины как скорость отклика на «газ», тяга и динамика разгона, то 900-й ещё не абсолютное зло, но очень близко к тому. Надо понимать, что большая итальянская V-образная двойка – это далеко не самый шустрый и резвый мотор среди себе подобных. Рядный «японец» даже со слегка уступающим по объёму двигателем всё равно окажется быстрее. Но особая «фишка» Ducati, от которой фанатеют тысячи человек по всему миру, в другом. Здесь балом правит ломовейшая тяга с низов, внушительный крутящий момент и непередаваемые тактильные ощущения при вождении.

В качестве спецверсий в 1998 г. был выпущен Ducati Monster 900 S, отличающийся небольшим ветровым стеклом над приборной панелью, а также Ducati Monster 900 Cromo с полностью хромированным бензобаком и некоторыми другими деталями.

К 2000 г. случился первый лёгкий рестайлинг. Среди еле заметных косметических изменений самыми главными нововведениями являются смена металлического бака на пластиковый (на глаз заметно отсутствие канта по периметру), появление тахометра (на остальные модели он пришёл в 2002 г.) и небольшая модернизация сиденья. Так же 900-й первым получил впрыск топлива (к названию добавился индекс I. E.).

MONSTER 400 (1994–1997)

С целью ещё большего усиления популярности модели, и без того продающейся рекордными тиражами, итальянские инженеры создали «Мини-Монстра» – модификацию с двигателем объёмом 400 см3 по мотивам Monster 900, в основном, для рынков Азии. Зверушка получилась любопытная. Мотоцикл в большей степени оценили японцы, которые находили в Ducati новые ощущения и харизму. Monster 400, хоть и построен по упрощённой схеме со сцеплением в масляной ванне и одним тормозным диском спереди, но его конструкция за исключением некоторых отличий (основные – это объём двигателя и, как следствие, размер коленвала) повторяла старших собратьев вплоть до идентичной рамы и картеров двигателя.

«МОНСТР» НЕ СИЛЬНО ОТЛИЧАЕТСЯ ОТ «ЯПОНЦЕВ» – **ОН ПРОСТО ДРУГОЙ!**

MONSTER 600/620/695 (1995–2008)
Ducati Monster 600, вышедший на рынок в 1995 г., стал одним из самых популярных среди всех аппаратов первой волны. «Шестисотка» изначально позиционировалась как высококачественный, но не такой свирепый входной билет в мир утончённой итальянской техники. Её по достоинству оценили те, кому буйный норов Monster M900 казался пугающим.

В 1998 г. и без того незатейливую модель ещё раз упростили, выпустив модификацию Monster 600 Dark. Версия Dark изначально являлась максимально бюджетной и отличалась чёрным матовым цветом, одним передним тормозным диском и сцеплением в масляной ванне. Однако затем чёрный матовый цвет стал исключительно модным, отчего доступная версия была переквалифицирована в полноценную путём доустановки комплектующих до полновесного уровня.

Спустя два года после старшего брата инжектор вместе с небольшим увеличением объёма двигателя добрался и до остальных моделей. Впрысковая «шестисотка» получила название Monster 620I.E. Dark.

Следующая модификация уже по сути является переходной моделью во второе поколение. Появившийся в 2007 г. Monster 695 отличается от своего предшественника как по части двигателя (695 см3, 73 л. с. и масса оптимизаций под стандарт Евро-3 – на тот момент это была самая большая литровая мощность среди всех воздушников Ducati), так и по части навесного оборудования. Мотоцикл по-прежнему пользуется повышенным спросом у начинающих «дукатистов».

MONSTER 750/800/1000 (1996–2005)
Monster 750 был представлен в 1996 г. для заполнения пробела между кубатурами 600 см3 и 900 см3, а также с целью составить конкуренцию японским «шестисоткам». Подвески и мотор перешли по наследству от спортивной модели 750SS, а рама во многом спроектирована по образу и подобию таковой от модели 888. Изначально, так же как и Monster 600 Dark, «750-ка» комплектовалась однодисковым передним тормозом и карбюраторной системой питания.

Эксперименты с кубатурой привели к тому, что в 2003 г. свет увидели два базовых мотоцикла Ducati Monster 800 и Ducati Monster 1000S. В основе двигатели Desmodue объёмом 803 см3 и 992 см3 соответственно. Отличий во внешности по всем трём кубатурам практически нет.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	900	400	600 DARK	750
Год выпуска	1993–1994	1994–1997	1996–1997	1996
ДВИГАТЕЛЬ				
Тип	4Т, 2-цилиндровый	4Т, 2-цилиндровый	4Т, 2-цилиндровый	4Т, 2-цилиндровый
	90° L-образный	90° L-образный	90° L-образный	90° L-образный
ГРМ	SOHC, 4 клапана	SOHC, 4 клапана	SOHC, 4 клапана	SOHC, 4 клапана
Десмодромный привод	Desmodue	Desmodue	Desmodue	Desmodue
Рабочий объём, см³	904	398	583	748
Размерность, мм	92x68	70,5x51	80x58	88x61,5
Макс. мощность, л. с. при об/мин	65/7000	43/10500	53/8250	62/7500
Макс. крут. момент, Нм при об/мин	76/6000	33/7500	50/7000	61/6850
Степень сжатия	9,2	10	10,7	9
Система питания	карбюратор	карбюратор	карбюратор	карбюратор
Система охлаждения	воздушно-масляное	воздушное	воздушно-масляное	воздушно-масляное
ТРАНСМИССИЯ	6-ступенчатая	5-ступенчатая	5-ступенчатая	5-ступенчатая
Сцепление	многодисковое,	многодисковое	многодисковое	многодисковое,
	сухое	в масляной ванне	в масляной ванне	сухое
Привод	цепь	цепь	цепь	цепь
ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА				
Телескопическая вилка	перевёрнутая Showa	перевёрнутая	перевёрнутая	перевёрнутая
Регулировки	полный набор	сжатие	нет	нет
Диаметр труб/ход колеса, мм	41/130	41/120	41/130	41/130
ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА				
Моноамортизатор	да	да	да	да
Регулировки	полный набор	преднатяг/отбой	преднатяг/отбой	полный набор
Ход колеса, мм.	144	130	144	144
ПЕРЕДНИЙ ТОРМОЗ	2 диска 320 мм.	1 диск 320 мм.	1 диск 320 мм.	2 диска 320 мм.
Суппорт	4-поршневый	4-поршневый	4-поршневый	4-поршневый
ЗАДНИЙ ТОРМОЗ	1 диск 220 мм.	1 диск 245 мм.	1 диск 245 мм.	1 диск 245 мм.
Суппорт	2-поршневый	2-поршневый	2-поршневый	2-поршневый
ШИНЫ				
Переднее колесо	120/70-R17	120/70-R17	120/70-R17	120/70-R17
Заднее колесо	170/60-R17	160/60-R17	160/60-R17	160/60-R17
ПРОЧЕЕ				
Рама	стальная	стальная	стальная	стальная
Сухая масса, кг	185	174	175	178
Объём бензобака, л	16	16	16	16,5

MONSTER S4 (2001–2003)
Наряду с упрощёнными версиями в 2001 г. выходит лимитированный «Монстр» S4. Мотоцикл оснащён дефорсированным мотором Desmoquattro от спортбайка Ducati 916 (по четыре клапана в каждом цилиндре, 101 л. с.). Визуальные отличия от обычной «900-ки» кроются в колёсных дисках красного цвета, крошечном обтекателе над фарой, углепластиковых деталях и утолщающем силуэт радиаторе системы охлаждения. Под стать силовому агрегату повысился уровень подвесок – 43 мм полностью регулируемый «перевёртыш» Showa и моноамортизатор Sachs.

Первой значительно технически модифицированной версией можно считать Monster S4R (премьера состоялась в 2003 г.). На борту жидкостное охлаждение, одноплечий задний маятник с консольным креплением колеса (снова наследие мотоспорта) и сдвоенный выхлоп, выведенный на правую сторону.

Спустя три года (2006 г.) запущен в серию экстремальный Monster S4RS Testastretta со сверхмощным двигателем от спортивного снаряда 999 (130 л. с.), консольным задним колесом, колёсными дисками Marchesini, подвесками Ohlins и радиальными тормозными суппортами Brembo. В 2007 г. S4R без литеры S в названии сохранил в своём распоряжении технологичный мотор, но немного подрастерял в уровне компонентов подвески. В 2008 г. появляется исключительно имиджевая спецверсия Monster S4RS Tricolore.

MONSTER S2 (2005–2006)
В 2005 г. на базе двигателя Desmodue от Ducati Monster 800 (по два клапана на цилиндр, 77 л. с.) была создана лимитированно-доступная версия «Монстра» под названием S2R (так же S2R Dark). Модель по сути является слегка более приземлённой вариацией на тему Monster S4.

Расширять отдельно взятый класс до тех пор, пока не будут удовлетворены нужды абсолютно любого мотолюбителя – это

MONSTER 400

MONSTER 600

MONSTER 750

ОН БЫСТРЫЙ И РЕЗКИЙ, ЧАСТО ЗАКАНЧИВАЕТ СВОЙ ВЕК ПО ВИНЕ ВОДИТЕЛЯ

норма жизни для Ducati. Так в 2006 г. появился Monster S2R 1000 с двигателем Desmodue объёмом 992 см3 и мощностью 95 л. с. – промежуточная ступень между 800-кубовыми S2R и сверхтехнологичными S4R. На S2R 1000 была применена система Dual Spark (две свечи зажигания на цилиндр), которая затем использовалась в мотоциклах второго поколения.

С востребованностью на рынке у первого поколения «Монстров» дела обстоят хорошо. Предложений достаточное количество, при перепродаже цена просаживается не сильно. Конструкция мотоцикла изначально была достаточно современной и год от года значительно не менялась, поэтому даже самые первые модификации пользуются устойчивым спросом. Тонкие ценители по сей день отдают предпочтение более «железным» и классическим старым «Монстрам». Наименее желательной покупкой стоит считать Ducati Monster 400. Тут дело не только в малой кубатуре двигатель, основная проблема – малое количество запасных частей и стоимость, сравнимая с более кубатурными собратьями, вследствие чего мотоцикл сложно будет перепродать. После 2001 г. производство деталей на большую часть Ducati было значительно уменьшено. С поиском придётся повозиться, в особенности трудно достать правую моторную крышку на «четырёхсотку».

Ситуация с наличием запчастей в России плачевная, всё, кроме расходников, приходится заказывать. Найти квалифицированного механика так же непросто.

ВТОРОЕ ПОКОЛЕНИЕ 02
(2008–2013)

Второе поколение итальянских нейкедов (его ещё называют New Monster) было разработано с чистого листа, но при этом все фамильные черты семейства были сохранены. Мотоциклы подрастеряли свою спортивность, ажурность и некую часть универсальности, которая позволяла им без труда прошивать городской поток машин и выкатываться на гоночный трек, оставив в активе качества, присущие сугубо городской каждодневной эксплуатации. Осовремененная значительно изменённая внешность сразу бросается в глаза. Разработкой дизайна занимался Джулио Малаголли (Мигель Галуцци к тому времени ушёл в Aprilia). К классическим формам подмешены хай-тек нотки в виде острых граней, резких переходов и контрастных цветов.

MONSTER 696
(2008 – НАСТ. ВР.)

Первой моделью, ознаменовавшей переход семейства «Монстров» к новому поколению, стал выпущенный в 2008 г. Monster 696. От предшественника он отличается иной, более плотной компоновкой, утолщёнными трубами рамы, алюминиевым задним подрамником, более мощным и объёмным двигателем с модернизированными головками цилиндров и, естественно, значительно перерисованным дизайном. Имеется версия с АБС. К сожалению, успешной назвать эту модель язык поворачивается не у всех. Матёрые «дукатисты» ввиду пресного мотора мотивированно считают 696-й мотоциклом для девушек и «чайников».

MONSTER 795/796
(2010 – НАСТ. ВР.)

Чтобы порадовать поклонников марки среднекубатурным мотоциклом, который так же хорошо едет, как и выглядит, в 2010 г. были представлены Ducati Monster 795 и Ducati Monster 796 – симбиоз шасси Ducati 696 и мотора Desmodue объёмом 803 см3. Первая версия ориентирована исключительно на рынок Азии и комплектуется абсолютно аналогично менее кубатурному Monster 696. 796-й значительно технологичнее, его отличают консольное крепление заднего колеса и легкосплавные пятиспицевые колёсные диски. В качестве опции на оба мотоцикла доступна антиблокировочная система тормозов.

MONSTER 1100 (2009–2011)

Вслед за «малышами» в 2009 г. последовала парочка действительно монструозных аппаратов – Monster 1100 и его доработанная версия Monster 1100S. Как сказал сам Малаголли, «Главная задача, которую мы поставили перед дизайнерами, – чтобы мотоцикл с 200 метров безошибочно идентифицировался как Monster». Общего с 696-м не много, только антураж, а мотор (силовой агрегат взят у модели

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	800IE	1000	S2R 800	S4
Год выпуска	2003	2003-2005	2006-2007	2001-2003
ДВИГАТЕЛЬ				
Тип	4Т, 2-цилиндровый	4Т, 2-цилиндровый	4Т, 2-цилиндровый	4Т, 2-цилиндровый
	90° L-образный	90° L-образный	90° L-образный	90° L-образный
ГРМ	SOHC, 4 клапана	SOHC, 4 клапана	SOHC, 4 клапана	SOHC, 8 клапанов
Десмодромный привод	Desmodue	Desmodue	Desmodue	Desmoquattro
Рабочий объём, см³	803	992	803	916
Размерность, мм	88x66	94x71,5	88x66	94x66
Макс. мощность, л. с. при об/мин	73/8250	84/8000	77/8250	101/8750
Макс. крут. момент, Нм при об/мин	69/6250	84/6000	72,6/6500	92/7000
Степень сжатия	10,4	10	10,5	11,01
Система питания	инжектор	инжектор	инжектор	инжектор
Система охлаждения	воздушно-масляное	воздушно-масляное	воздушно-масляное	жидкостное
ТРАНСМИССИЯ	6-ступенчатая	6-ступенчатая	6-ступенчатая	6-ступенчатая
Сцепление	многодисковое,	многодисковое,	многодисковое,	многодисковое,
	сухое	сухое	сухое	сухое
Привод	цепь	цепь	цепь	цепь
ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА				
Телескопическая вилка	перевёрнутая Showa	перевёрнутая	перевёрнутая Showa	перевёрнутая Showa
Регулировки	полный набор	полный набор	полный набор	полный набор
Диаметр труб/ход колеса, мм	41/130	41/120	41/130	41/120
ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА				
Моноамортизатор	Sachs	Sachs	Sachs	Sachs
Регулировки	полный набор	полный набор	полный набор	полный набор
Ход колеса, мм.	148	148	148	148
ПЕРЕДНИЙ ТОРМОЗ	2 диска 320 мм.	2 диска 320 мм.	2 диска 320 мм.	2 диска 320 мм.
Суппорт	4-поршневый	4-поршневый	4-поршневый	4-поршневый
ЗАДНИЙ ТОРМОЗ	1 диск 245 мм.	1 диск 245 мм.	1 диск 245 мм.	1 диск 245 мм.
Суппорт	2-поршневый	2-поршневый	2-поршневый	2-поршневый
ШИНЫ				
Переднее колесо	120/70-R17	120/70-R17	120/70-R17	120/70-R17
Заднее колесо	160/60-R17	180/55-R17	160/60-R17	180/55-R17
ПРОЧЕЕ				
Рама	стальная	стальная	стальная	стальная
Сухая масса, кг	179	189	179	193
Объём бензобака, л	15	15	15	18,7

MONSTER 800

MONSTER 1000

MONSTER S4R

ВО ВСЕХ МОДИФИКАЦИЯХ **МОТОР ВКЛЮЧЁН В СИЛОВУЮ СХЕМУ ШАССИ**

Hypermotard 1100) и шасси совершенно другие. Модификация S отличается окрашенными в золото колёсными дисками, углепластиковым декорированием, полностью регулируемой передней вилкой Ohlins и задним моноамортизатором Ohlins, который в отличие от Sachs из базовой версии соединён с маятником через тяги прогрессии.

К серии Monster 1100 имеет смысл присматриваться только достаточно опытным мотоциклистам. Сочетание малого веса (всего 169 кг), очень мощного мотора, короткой базы, сверхпроизводительных тормозов и жёстких подвесок постоянно провоцирует на агрессивную езду и при этом не прощает ошибок.

Развитие технологий привело к тому, что в 2012 г. итальянский нейкед в рамках дебютировавшего Ducati Monster 1100 EVO обзавёлся комплектом электронных помощников (антиблокировочная и антипробуксовочная системы), которые призваны обуздать сочетание двигателя Desmodue Evoluzione (100 л. с.) с новой выхлопной системой и передней подвеской Marzocchi.

Второе поколение «Монстров» в силу своей свежести востребовано на рынке. С запчастями и сервисом дела обстоят чуточку лучше, чем у перового, но не настолько, чтобы можно было на это закрыть глаза. Большая часть деталей по-прежнему не встречается ни у продавцов афтермаркета, ни в салонах у официального дилера. Из-за очень плотной компоновки и хрупкого почти одноразового крепежа значительно усложнилось сервисное обслуживание.

ТРЕТЬЕ ПОКОЛЕНИЕ (2014) 03

Долго нагнетая интригу, специалисты Ducati в конце 2013 г. на международном мотосалоне EICMA показали своё видение того, куда может двигаться «Монстр». Новинка получила в своё распоряжение мотор Testastretta с объёмом 1198 см³ и мощностью 135 л. с. от Multistrada 1200 и проскальзывающим сцеплением. Помимо гражданской версии существует «пришпоренная» S (145 л. с.). Под такую смену калибра пришлось дорабатывать ходовую часть (колёсная база возросла на 60 мм), отчего мотоцикл в большей степени стал похож на тяжеловесный Ducati Diavel, чем на быстрый и юркий нейкед.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ

Вопросы обслуживания и узких мест конструкции имеет смысл рассматривать в общем случае, так как за годы эволюции семейство строилось вокруг подобных узлов и агрегатов, а многочисленные модификации и модернизации лишь слегка корректировали уже сложившуюся конструкцию.

Около всех итальянских мотоциклов и в частности Ducati Monster ходят слухи, что они нечеловечески сложны, капризны и дороги в обслуживании. У «монстроводов» со стажем и профильных сервисменов мнение абсолютно противоположное. «Монстр» не сильно отличается в сложности от иных «японцев» или «немцев». Он просто другой! Местную специфику надо знать и учитывать. И если некоторые мелкие работы ещё можно выполнить самостоятельно, то в двигатель и ходовую без особой нужды лучше не лезть.

Двигатель «Монстра» (вне зависимости от комплектации) удивительно надёжен! Чтобы его прикончить, нужно в значительной степени постараться. Залогом успешной работы являются: постоянное наличие необходимого количества масла внутри и контроль за приводными ремнями клапанного механизма. Такой неприятный сюрприз как повышенный угар масла данному силовому агрегату не свойственен. Сильный жор встречается лишь на значительно «укатанных» образцах, 100–200 граммов на 1000 км пути укладываются в норму для большого V-образника. Воздушно-масленое охлаждение и тем более жидкостное в абсолютном большинстве случаев ведут себя корректно. Перегрев может являться следствием неправильного обслуживания. Правильно настроенный Ducati ни в коем случае не перегревается! КПП также работает без нареканий, проблемы с вылетанием передач и лженейтралями большая редкость.

Рекомендованный заводом регламент по замене ремней и проверки десмодромного привода у первого поколения – 5000–7000 км, но на практике ремни легко выхаживают вплоть до 12000 км. С появлением второго поколения был введён единый интервал для всех моделей – 10000–12000 км. Ремни ГРМ опытным механиком меняются в течение 15–20 минут, стоимость работ в среднем 3500 руб. Доступ к клапанному механизму достаточно свободный, но при этом работы по его регулировке могут занять два-три часа у мотоциклов до 2008 г. в. и минимум в два раза больше у свежих экземпляров. Средняя стоимость работ в сервисе – 7000 руб. Первый признак «подвисания» клапанов в открытом положении – мотор теряет компрессию и, как следствие, перестаёт нормально тянуть. Каждые 10000–15000 км имеет смысл залезть в клапанный механизм с щупом и просто пробежаться по зазорам, совсем не обязательно, что придётся регулировать.

Любопытно, но сам десмодромный механизм отнюдь не является изобретением Ducati. Патент принадлежит английскому инженеру Арнотту. Десмопривод начинал свой путь с гоночных автомобилей Peugeot и Mercedes-Benz.

Топливная система «Монстра», как и в случае с любым другим мотоциклом, время от времени требуют синхронизации. При этом важно знать, что версии с инжектором ни при каких обстоятельствах не синхронизируются по приборам ввиду неодинаковой длины спускных коллекторов и разности тепловой нагрузки по цилиндрам. Мотомеханики, не знакомые с этой «фишкой», не всегда справляются, как результат – нестабильная работа двигателя. Профильные специалисты, как бы чудно это ни выглядело, выполняют работы на слух. Карбюраторы абсолютно идентичны тем, что установлены на Yamaha TRX 850 и Yamaha TDM 850, они прекрасно поддаются настройке стандартными средствами. Корпуса что на «четырёхсотке», что на моторах с объёмом 600 см3, 750 см3 и 900 см3 идентичные, начинка разная. У 900-го дополнительно установлен масляный подогрев поплавковой камеры.

Сухое сцепление, которое за долгие годы производства стало фирменным стилем Ducati (сцепление в масляной ванне применяется только на Monster 400 и Monster 600 Dark), пришло напрямую из мотоспорта. Какой-то особой необходимости в такой конструкции на данный момент нет. В кругу мотогонщиков середины 80-х ходила простая, но удивительно правдивая поговорка: «убил сцепление – убил двигатель». Мотивация примерно та же, что и в случае с использованием в гоночных болидах «десмодрома» – плохое качество масла, усугублённое недостаточной прочностью фрикционных накладок. Спортсмены тех лет

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	696	796	1100	1200
Год выпуска	2008 – наст. вр.		2009	2014
ДВИГАТЕЛЬ				
Тип	4Т, 2-цилиндровый	4Т, 2-цилиндровый	4Т, 2-цилиндровый	4Т, 2-цилиндровый
	90° L-образный	90° L-образный	90° L-образный	90° L-образный
ГРМ	SOHC, 4 клапана	SOHC, 4 клапана	SOHC, 4 клапана	SOHC, 8 клапанов
Десмодромный привод	Desmodue	Desmodue	Desmodue	Testastretta
Рабочий объём, см³	696	803	803	1198
Размерность, мм	88x57,2	88x66	98x71,5	106x67,9
Макс. мощность, л. с. при об/мин	80/9000	87/8250	93,6/7500	135/8750
Макс. крут. момент, Нм при об/мин	69/7750	78/6250	102,9/6000	118/7250
Степень сжатия	10,6	11	10,7	12,5
Система питания	инжектор	инжектор	инжектор	инжектор
Система охлаждения	воздушно-масляное	воздушно-масляное	воздушно-масляное	жидкостное
ТРАНСМИССИЯ	6-ступенчатая	6-ступенчатая	6-ступенчатая	6-ступенчатая
Сцепление	многодисковое,	многодисковое,	многодисковое,	многодисковое,
	сухое	сухое	сухое	сухое
Привод	цепь	цепь	цепь	цепь
ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА				
Телескопическая вилка	перевёрнутая Showa	перевёрнутая	перевёрнутая Showa	перевёрнутая Showa
Регулировки	без регулировок	без регулировок	полный набор	полный набор
Диаметр труб/ход колеса, мм	43/120	43/120	43/130	43/120
ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА				
Моноамортизатор	Sachs	Sachs	Sachs	Sachs
Регулировки	отбой/преднатяг	отбой/преднатяг	полный набор	полный набор
Ход колеса, мм.	148	148	148	152
ПЕРЕДНИЙ ТОРМОЗ	2 диска 320 мм.	2 диска 320 мм.	2 диска 320 мм.	2 диска 320 мм.
Суппорт	4-поршн., *АБС	4-поршн., *АБС	4-поршневый	4-поршн., АБС
ЗАДНИЙ ТОРМОЗ	1 диск 245 мм.	1 диск 245 мм.	1 диск 245 мм.	1 диск 245 мм.
Суппорт	2-поршн., *АБС	2-поршн., *АБС	2-поршневый	2-поршн., АБС
ШИНЫ				
Переднее колесо	120/70-R17	120/70-R17	120/70-R17	120/70-R17
Заднее колесо	160/60-R17	180/55-R17	180/55-R17	190/55-R17
ПРОЧЕЕ				
Рама	стальная	стальная	стальная	стальная
Сухая масса, кг	161 (163 с АБС)	167 (169 с АБС)	169	182
Объём бензобака, л	15	13.5	15	17,5

DUCATI MONSTER ГОРОДСКОЙ МОТОЦИКЛ – **ПРОБЕГ ПОД 100000 КМ РЕДКОСТЬ**

вынуждены были балансировать на грани. Очень часто при чрезмерных нагрузках на моторах со сцеплением в масляной ванне фрикционные накладки рассыпались и устремлялись прямиком в картер двигателя, откуда распространялись дальше. Закономерные последствия могли наступить раньше, чем гонщик вместе с мотоциклом оказывались в боксах. У сухого сцепления такая проблема отсутствует.

В полностью исправном состоянии сухое сцепление шумит немного сильнее своих жидкостных оппонентов. Но фирменный почти легендарный грохот «ведро с гайками» образуется только ввиду значительной выработки на зубцах, которыми диски держатся за корзину. И чем громче шум, тем больше износ. К положительным сторонам сухого сцепления можно причислить значительно упрощённую процедуру по снятию-установке дисков. Среднестатистическая величина пробега между заменами – от 10000 км до 15000 км (всё зависит от стиля пилотирования). Несвоевременная замена дисков, как правило, отправляет в мир иной ещё и корзину, отчего стоимость ремонта возрастает многократно. При сильном перегреве (например, в пробке) могут деформироваться промежуточные металлические диски.

Одна из ключевых ошибок, плодящая слух о том, что Ducati очень дёрганые на старте, – недостаточное внимание к обслуживанию приводной цепи. Ввиду того, что большой и мощный V-образник при работе передаёт крутящий момент на вал, на котором сидит ведущая звезда, резкими неравномерными рывками, недотянутая или перетянутая цепь быстро приходит в негодность. Решение проблемы в точной регулировке обязательно с предполагаемой нагрузкой (водитель, пассажир, багаж). Только тогда даже штатная цепь (игры с усиленными цепями ни к чему) проходит долгое время.

Ходовая «Монстра» простая и в определённом смысле кондовая. Абсолютно во всех модификациях мотор включён в силовую схему шасси, что положительно сказывается на управляемости. Проблемы могут возникнуть лишь с тягами прогрессии в задней подвеске – при больших пробегах в соединениях появляется ощутимый люфт.

Ducati Monster априори городской аппарат, поэтому мотоциклы с большими пробегами за 100000 км найти сложно. Встретить старость с рекордными почти дальнобойными цифрами на одометре для «Монстра» большая редкость. Быстрый и резкий он чаще заканчивает свой век из-за ошибки водителя.

КРАШ-ТЕСТЫ

Последствия падений в случае Ducati Monster зачастую предсказуемые – крайне редко ломается руль и меняется геометрия ходовой части, но при этом очень часто осыпается всё навесное оборудование (в большей степени это относится к мотоциклам второго поколения), протираются крышки двигателя, гнутся и царапаются глушители. Если ставятся слайдеры, то выламывает переднее ухо на раме в месте крепления двигателя и ломает заднюю часть картера в месте крепления к раме. Поэтому рецепт один – стараться не падать. Если мотоцикл с сухим сцеплением упал на правую сторону, обычно уходит в мир иной крышка сцепления и за крепление дисков выламывается внутренний барабан. Рычаги переднего тормоза и сцепления вместе с педалью заднего тормоза – расходный материал! Падение на левую сторону более дорогое из-за того, что левая крышка выполнена из магниевого сплава (не подлежит сварке). При особо сильных ударах может пострадать ротор генератора.

ТЮНИНГ

Тюнинг Ducati Monster зачастую крутится вокруг различного рода стайлинга, редко кто занимается двигателем и ходовой всерьёз. Максимум, что обычно устанавливают – это прямотоки взамен штатных на глушителе (тут в почёте Termignoni) и то только ради красивого звука, а также Dyno Jet в карбюраторы. Одна из частых доработок – установка на голые версии маленького ветровика, как на версии S. Украшательство присутствует повсеместно, найти два одинаковых экземпляра порою бывает непросто. Детальки каждый выбирает на свой вкус и кошелёк – от брендовых и фирменных аксессуаров до недорогих пластиковых облицовок, цветных винтов и наклеек. Особый шик – прозрачные крышки приводных ремней и сцепления. Отдельные эстетствующие индивидуумы разбавляют в меру пресный внешний вид Ducati Monster путём кардинального преображения из классического нейкеда в агрессивный стритфайтер.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На примере линейки Monster хорошо видна одна закономерность, по которой инженеры Ducati строят свои мотоциклы – как бы они там у себя в Италии ни старались создать гражданскую технику, всё равно получается спортбайк. Это примерно как в случае с Россией, только у нас, к величайшему сожалению, неумолимо получаются лишь топор, автомат и Lada Kalina… Ducati Monster – это полное отсутствие ненужных деталей, отличная подвеска, жёсткая рама, прекрасная энерговооружённость, злобные тормоза и тотальный контроль над дорогой. Во многом данный перечень положительных качеств является залогом бешеной любви и успеха у мотоциклистов «в теме» по всему миру.

Что касается перспектив и будущего модели, то тут всё одновременно просто, но и в крайней степени непонятно. Тот самый первый Ducati Monster 900 уже являлся воплощением всего самого лучшего в своём классе, ни убавить, ни прибавить. Кардинально изменить подход не получится… менять нечего! Слегка модернизировать и чуть-чуть преукрасить – это пожалуйста, но есть ли смысл?

Выражаем благодарность сервису Royal-Mc и лично Евгению Желудкову за помощь в подготовке материала, royal-mc.ru, тел. 8 916-087-82-77

ЖЕЛУДКОВ ЕВГЕНИЙ
(Мотосервис Royal-MC)
Техника совершенна в её простоте, и Ducati Monster первого поколения бесспорное тому подтверждение. Он идеально сбалансирован, лёгок в управлении и с топовым мотором ещё и очень быстр. Высокая ремонтопригодность и надёжность узлов позволяют эксплуатировать без нареканий даже самые старые версии.

• СОВЕТЫ ПРИ ПОКУПКЕ: подумать не один раз о выборе «четырёхсотой» версии. Если решили приобрести себе «Монстра» в годах, обязательно воспользуйтесь услугами человека, который занимается Ducati. Не стоит бояться ни карбюраторных старых версий, ни более современных инжекторных. Системы питания у обеих очень надёжны.

Есть ещё и супер «Монстры», так сказать люкс версии – S2R и S4R. Ценник на них значительно выше, попасть на плохой экземпляр сложнее. Основные особенности – консольное крепление заднего колеса, более мощный мотор и настройки, некоторые отличия в дизайне, например, двойной глушитель справа под сиденьем и т. д. Версия S4R – это по сути спортбайк Ducati. Вся начинка позаимствована от лучших спортивных версий. Совершенно другой двигатель с водяным охлаждением и четырёхклапанными головками требует более квалифицированного и дорого обслуживания.

Второе поколение «Монстров» имеет тот же конструктивно схожий с первым поколением двигатель, но в остальном он другой. К сожалению, вместе с красивым современным дизайном мотоцикл обрёл хрупкие пластиковые детали и более сложную компоновку.