ЖЕЛЕЗО

Мечта ценителя

Часть певая

Семейство спортивных мотоциклов DUCATI

Ох уж эти итальянские девушки, автомобили, мотоциклы (нужное подчеркнуть)! Умеете вы волновать кровь получше любых запрещённых препаратов. Что ни говори, в том, что касается технической красоты и грации, Италия была и остаётся признанным авторитетом

МИХАИЛ ПИМУС ФОТО ИЗ АРХИВА РЕДАКЦИИ

DUCATI 888

DUCATI 916

СПОРТИВНЫМ МОТОЦИКЛАМ DUCATI **УЖЕ БОЛЕЕ 60 ЛЕТ**

В сё оттого, что сделанные с душой вещи несут на себе отпечаток сущности своего создателя. Итальянцы не умеют делать неспортивные мотоциклы! Чтобы они ни делали, получается всегда спортбайк. Надо ли говорить – при целенаправленном производстве гоночной техники им удаётся раз за разом утереть нос всем существующим мотопроизводителям.

В рамках данного материала мы намеренно сузим круг именно до тех моделей, которые ещё реально встретить на просторах России. В первой части статьи рассмотрим мотоциклы ранней генерации, выпускавшиеся вплоть до 2006 г.

История спортивных мотоциклов Ducati насчитывает уже более 60 лет. Эра легендарных двухцилиндровых итальянских моторов стартовала в 1971 г. с выпуска Ducati 750 GT из-под пера Фабио Тальони. Данный мотоцикл, родившийся в процессе многочисленных инженерных экспериментов, на долгие годы задал ритм развития компании и во многом предрешил её судьбу и гоночные победы. Список более-менее актуальных спортивных мотоциклов Ducati, которые уже находятся на грани антиквариатного состояния, но ещё встречаются в живом состоянии на руках у мотолюбителей, начинается с модели «851». Этот сугубо гоночный мотоцикл послужил началом для более гражданской модификации «888» («три восьмёрки»), которая уже на тот момент (1991–1993 гг.) щеголяла перевёрнутой вилкой и инжектором. Её жидкостный мотор объёмом 888 см^3 является прародителем суперуспешной модели Ducati 916, с которой мы и хотим начать материал.

«916» (1993–1998)

В 1994 г. в Ducati выпустили поистине шедевральный образчик мощности, притягательности и гоночных технологий, который вполне справедливо назвали лучшим мотоциклом десятилетия. Имя ему Ducati 916. Этот аппарат уже в стандартном исполнении был готов навязать тогдашним оппонентам борьбу на треке. К созданию легенды приложил руку гениальный дизайнер Массимо Тамбурини. Вокруг L-образного двухцилиндрового двигателя (L-образник, ввиду большего в сравнении с V-образниками угла развала цилиндров, имеет преимущество в более высоком крутящем моменте) объёмом 916 см^3 с десмодромным приводом клапанов и пиковой мощностью 114 л. с. был создан на тот момент идеальный спортивный мотоцикл. Все применённые технологии пришли напрямую из мира мотогонок. Сухое сцепление – в данном случае отнюдь не прихоть и не маркетинг. Данная система позволяет гонщику даже с полностью разрушенными фрикционами добраться до боксов и не изничтожить двигатель (вспомните легендарную поговорку «убил сцепление – убил мотор», так вот – она здесь не работает). Сила трения сухого сцепления гораздо выше, чем сцепления в масляной ванне, также оно исключает возможность нагорать маслу на ведомых дисках при микропробуксовках в жёстких режимах или неопытном использовании. Десмодром изначально позволял бороться с запаздыванием клапанов на высоких оборотах. Фабио Тальони, будучи одержимым гонками, пытался создать двигатель, умеющий раскрутиться быстрее своих конкурентов, не боясь последствий. Пружины и клапаны того времени не были столь технологичными, как сейчас. Вес клапанов и жёсткость пружин не давали возможность на высоких оборотах закрыть клапаны, и они оставались на некоторые доли секунды приоткрытыми, даже если кулачок распредвала был повёрнут на угол, дающий большой клапанный зазор. Вероятность того, что поршень в данной ситуации догонял подвисшие клапаны, была очень высокой! По мере нарастания оборотов появлялся небольшой цокающий звук (результат ударов поршня о клапан). Если на это закрыть глаза и продолжать поднимать обороты, то сила удара поршня загнёт клапан и впоследствии оборвёт его тарелку. При этом передающаяся по приводной цепи через КПП сила инерции всего мотоцикла и работающего двигателя, встречая препятствие на своём пути (клапан между поршнем и головкой цилиндра), как бы

MOTUL

МОДЕЛЬ «888» ЯВЛЯЕТСЯ ПРАРОДИТЕЛЕМ **СУПЕРУСПЕШНОЙ МОДЕЛИ «916»**

взрывала двигатель изнутри, нанося ему катастрофический вред и лишая гонщика возможности продолжить заезд. Изначально применение десмодрома было гениальным ходом Фабио Тальони в борьбе за главенство на гоночных треках, позже это стало визитной карточкой Ducati.

Выхлопная система, упрятанная под сиденье, положительно сказывается на снижении аэродинамического сопротивления и улучшении развесовки. В подвеске спереди красуется мощная полностью регулируемая вилка, а сзади консольный маятник, который в гонках экономит значительное время при замене колёс. Силовой агрегат помещён в невероятно крепкую и жёсткую раму типа «птичья клетка» из хромомолибденовых труб.

С момента дебюта за неполных восемь лет было успешно продано более 50000 экземпляров (с учётом менее кубатурной Ducati 748). Главным залогом успешных продаж, конечно же, были победы на гоночных трассах. Три сестрицы Ducati 916, 996 и 998 в своё время диктовали всему миру свои условия, завоевав шесть титулов в гонках World Superbike.

Внешний вид мотоцикла оказался удивительно лаконичным. Фанаты ассоциируют его с итальянскими автомобилями Ferrari середины 90-х. И по сей день этот нестареющий дизайн буквально притягивает к себе толпы поклонников, формируя определённую прослойку мотолюбителей, которые покупают «916» и его более поздние модификации просто потому, что не могут отвести от них глаз!

Несмотря на сугубо спортивное предназначение, спортивные модели Ducati вплоть до «998» выпускались как в одноместной версии Strada, так и в двухместной Biposto. Все последующие гражданские модели в качестве опции начали комплектоваться специальной заглушкой на пассажирскую часть сиденья.

Что удивительно, особенно для тех, кто сам никогда не ездил на ранних спортбайках Ducati и судит по мотоциклам сугубо по рассказам друзей и форумам, «916», «748», «996», «998», «999» и «749» простые и крайне надёжные аппараты (почтенный возраст, естественно, никто не отменял), в которых благодаря щадящей степени форсировки и крайней продуманности ломаться особенно нечему. Главное – своевременное обслуживание, а оно для спортивного снаряда должно быть особенным. Те владельцы, которые это понимают, живут со своими двухколёсными любимцами в мире и согласии долгие годы. Убить двигатель тяжело, у него три коренных опоры коленвала на подшипниках качения. Повышенный аппетит к маслу обычно не встречается даже на видавших виды экземплярах.

Итальянцев спагетти не корми, дай только выпустить побольше спецверсий своих мотоциклов. Особенно это касается именно спортбайков. Помимо бесчисленного количества имиджевых модификаций (Senna, Foggy Replica и т. д.), которые малоинтересны с технической точки зрения и в основном различаются чисто косметически, почти у каждой модели имеется пара заряженных версий, которые сильно разнятся технологиями и, по сути, являются промежуточным шагом к следующей базовой версии.

С 1994 г. по 1996 г. выпускалась 916 SP (Sport Production). Это практически тот самый мотоцикл, на котором по гоночным трекам дубасил сам Карл Фогарти. Отличия от стандартной комплектации в регулируемой рулевой колонке, более злой начинке двигателя, возросшей максимальной мощности и комплектующих Ohlins.

Даже дольше, чем базовый «916-й», выпускалась версия 916 SP Special (1997–2000 гг.). Её специфика в возросшем объёме двигателя (диаметр цилиндров увеличился до 98 мм, став на 2 мм больше, чем у стандартного двигателя объёмом 916 см^3). Были установлены спортивные распределительные валы и увеличенные клапаны, новая выпускная система была настроена для обеспечения большей максимальной мощности (123 л. с.) при 9800 об/мин. Данный мотоцикл является прародителем «996».

«748» (1994–2002)

«748-й» не что иное как уменьшенная копия «916-го», созданная для противодействия японским спортбайкам-«шестисоткам» в чемпионате Super Sport. Мотоциклы похожи во всём, кроме объёма двигателя и размерностей колёс. Рама, подвески и детали тормозной системы были точно такие, как на старшей версии.

У поздних «748-х» (с 2000 г.) колёсные диски вместо трёхспицевых стали пятиспицевыми и более угловатыми. Данное нововведение тут же распространилось на другие модели. В том же году на большей части мотоциклов быстросъёмный крепёж пластика был заменен на обычный гражданский. В мотоциклах 2001–2002 гг. имеет место недостаточный контроль качества и, как результат, большое количество заводского брака (коленвал, рамы, тяги задней прогрессии и т. д.).

Разозлённая версия 748S (1995–2003 гг.) отличается от базовой регулируемой рулевой колонкой и колёсными дисками Marchesini (с 1999 г. появились на всех моделях). Топовой версией значилась 748R (2000–2003 гг.), которая являлась практически готовым гоночным снарядом. Мотоцикл оснащался рамой как у модели «996», регулируемой рулевой колонкой, подвесками Showa, колёсами Marchesini, воздушным фильтром и клапанами увеличенного размера, полностью обновлённой системой впрыска с расположенными глубоко внутри воздушного фильтра форсунками, направленными точно на огромные 54-миллиметровые дроссельные заслонки. За счёт поршней с более высоким днищем было проведено повышение степени сжатия. Мощность выросла до 106 л. с. при 11000 об/мин. К 2001 г. 748R ещё раз модернизировали, снова обновив раму и установив вилку и моноамортизатор Ohlins.

«996» (1999–2001)

Ducati 996 – очередной промежуточный шаг в модельной линейке, не несущий на себе значительных модернизаций. По сравнению с предшествующей моделью была усовершенствована система подачи топлива и увеличена мощность генератора. Само собой, за счёт увеличения диаметра цилиндра на 2 мм объём дорос до 996 см^3. Ходовая часть осталась прежней за исключением новых более мощных суппортов Brembo. Внешних отличий от «916» нет.

Что интересно, данный мотоцикл в бутылочно-зелёном цвете навсегда вошёл в историю как боевой конь Тринити из фильма «Матрица». Полностью одетая в латекс героиня вытворяла в кадре такое, на что не решится даже самый безумный стантрайдер. Хотя, по правде, большая часть данного эпизода была сделана с применением компьютерной графики.

Под занавес выпуска в 2001 г. инженеры решили немного взбодрить «996», выпустив три различные спецверсии. Базовая отличалась от прошлогодней лишь наличием заднего амортизатора Ohlins. 996S была оснащена двигателем 996SPS мощностью 123 л. с., задним моноамортизатором Ohlins и вилкой Showa. Ограниченным тиражом в 500 экземпляров была выпущена 996R. Мотоцикл имел двигатель Testastretta (135 л. с. при 10200 об/мин), подвески Ohlins и, по сути, являлся прародителем «998-го».

«998» (2002–2003)

Ducati 998 – переходная модель, которая выпускалась всего лишь год, в основном для того, чтобы перед запуском в серию совершенно нового поколения обкатать в старой ходовой новый двигатель Testastretta. Чисто визуально «998» можно отличить от предшественников по отсутствию двух воздухозаборников на пластике в районе наклейки с названием модели. 998R (2002–2003 гг.) оснащался двигателем Testastretta второго поколения (139 л. с. при 10000 об/мин), который отличался более коротким ходом поршня, а также подвесками Ohlins.

«999» (2003–2006)

Ducati 999 (он же «три девятки») по логике должен был быть назван 998 (ввиду объёма

DUCATI 748

DUCATI 996

ПОЧТИ У КАЖДОЙ МОДЕЛИ DUCATI ИМЕЕТСЯ **ПАРА ЗАРЯЖЕННЫХ ВЕРСИЙ**

двигателя 998 см³), но такой индекс уже был занят. Новую модель пришлось искусственно переименовать.

Мотоцикл конструктивно оказался крайне удачным и сбалансированным. Однако матёрые «дукатисты» не сразу должным образом восприняли его ввиду значительно поменявшегося дизайна и перехода к менее технологичному маятнику в задней подвеске. Ducati 999 действительно визуально сильно отличается от предшественников. Боковой пластик получил новые, более раздутые обводы, передняя оптика теперь состоит из двух круглых фар, расположенных друг над другом, хвостовое оперение стало более плоским и ажурным, а приборная панель обзавелась жидкокристаллическим экраном и совсем не каноническим расположением основных указателей.

По отдаче двигателя «999» уступал всем своим одноклассникам. «L-образник», конечно, отыгрывал небольшое преимущество за счёт уверенной тяги на низах, но для борьбы с более быстроходными «рядниками» этого было мало.

Одна из основных проблем данного аппарата – быстро выходящие из строя обгонные муфты из-за сильной форсированности моторов. Они зачастую не выхаживают и 10000–15000 км. Как только стартер начинает пробуксовывать, не стоит дальше его теребить, лучше сразу озадачиться ремонтом, иначе может разбить некоторые смежные детали. Работы по замене – около 3500 руб., стоимость деталей за комплект – от 15000 руб. В модели «999» окончательно сошёл на нет заводской брак.

Модификация 999S выделяется одноместным сиденьем, иной прошивкой мозгов, подвесками Ohlins и регулируемой рулевой колонкой. 999R оснащена значительно богаче. В её распоряжении кованые колёса, передние тормозные скобы с радиальным креплением и перекроенный до винтика мотор (150 л. с. при 10800 об/мин), который имеет весьма скромный ресурс. Ходовая часть может похвастаться регулируемым по высоте креплением маятника.

«749» (2003–2006)

По уже сложившейся традиции наиболее знаковые модели компании дублируются уменьшенными копиями. Для «трёх девяток» таким продолжением стала модель «749». Мотоцикл укомплектован 748-кубовым вариантом двигателя Testastretta, выдающим 108 л. с. Ходовая часть и внешний вид унифицированы с «999», за исключением размерности колёс. От старшего брата перетекли все основные технические вкусности – несимметричная система выпуска с трубами разного размера, система цифрового обмена данными между электронной панелью приборов и контрольным узлом системы зажигания/впрыска топлива, уменьшающая количество проводов и датчиков, демпфер рулевого управления в качестве стандартного оснащения. Версия Dark отличается чёрным матовым окрасом. Топовой модификацией является 749R. В её конструкции проведено большое количество усовершенствований – уменьшен ход поршня и увеличен диаметр цилиндров, увеличены клапаны, топливный бак разросся до 18,3 л, установлено проскальзывающее сцепление и комплектующие Ohlins, среди материалов встречаются карбон и магний. Версия 749S отличается от базовой регулируемой рулевой колонкой и упрощёнными комплектующими Ohlins. Недурно для уменьшенной копии!

КРАШ-ТЕСТЫ

Классические модели, начиная с «916» и заканчивая «749», славятся своей повышенной прочностью. Чтобы причинить им серьёзный урон, надо постараться нарушить все существующие законы физики. В падениях средней тяжести обычно отстреливаются, но не ломаются зеркала, гнутся рычаги тормоза и сцепления, страдают грузы на руле, царапается, но

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	916	748	996	998	999	749
Год выпуска	1993–1998	1994–2002	1999–2001	2002–2003	2003–2006	2003–2006
ДВИГАТЕЛЬ	4Т, 2-цилиндровый	4Т, 2-цилиндровый	4Т, 2-цилиндровый	4Т, 2-цилиндровый	4Т, 2-цилиндровый	4Т, 2-цилиндровый
	90° L-образный	90° L-образный	90° L-образный	90° L-образный	90° L-образный	90° L-образный
ГРМ	DOHC, 8 клапанов	DOHC, 8 клапанов	DOHC, 8 клапанов	DOHC, 8 клапанов	DOHC, 8 клапанов	DOHC, 8 клапанов
Десмодромный привод	да	да	да	да	да	да
Рабочий объём, см³	916	748	996	998	998	748
Размерность, мм	96x66	88x61,5	98x66	100x63,5	100x63,5	
Макс. мощность, л. с. при об/мин	114/9000	95/11000	122/8500	123/9750	124/9500	103/10000
Макс. крут. момент, Нм при об/мин	92/6900	73/9000	93/8000	97/8000	102/8000	77/8500
Степень сжатия	11,5	11,5	11,5	11,4	11,4	11,7
Система питания	инжектор	инжектор	инжектор	инжектор	инжектор	инжектор
Система охлаждения	жидкостная	жидкостная	жидкостная	жидкостная	жидкостная	жидкостная
ТРАНСМИССИЯ	6-ступенчатая	6-ступенчатая	6-ступенчатая	6-ступенчатая	6-ступенчатая	6-ступенчатая
Сцепление	многодисковое,	многодисковое,	многодисковое,	многодисковое,	многодисковое,	многодисковое,
	сухое	сухое	сухое	сухое	сухое	сухое
Привод	цепь	цепь	цепь	цепь	цепь	цепь
ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА	перевёрнутая вилка	перевёрнутая вилка	перевёрнутая вилка	перевёрнутая вилка	перевёрнутая вилка	перевёрнутая вилка
Диаметр труб/ход колеса, мм	43/127	43/127	43/130	43/н.д.	43/н.д.	43/н.д.
ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА	моноамортизатор	моноамортизатор	моноамортизатор	моноамортизатор	моноамортизатор	моноамортизатор
ПЕРЕДНИЙ ТОРМОЗ	2 диска 320 мм	2 диска 320 мм	2 диска 320 мм	2 диска 320 мм	2 диска 320 мм	2 диска 320 мм
Суппорт	4-поршн.	4-поршн.	4-поршн.	4-поршн.	4-поршн.	4-поршн.
ЗАДНИЙ ТОРМОЗ	1 диск 220 мм	1 диск 220 мм	1 диск 220 мм	1 диск 220 мм	1 диск 240 мм	1 диск 240 мм
Суппорт	1-поршн.	1-поршн.	4-поршн.	4-поршн.	4-поршн.	4-поршн.
ШИНЫ						
Переднее колесо	120/70–17	120/70–17	120/70–17	120/70–17	120/70–17	120/70–17
Заднее колесо	190/50–17	180/55–17	190/50–17	190/50–17	190/50–17	180/55–17
ПРОЧЕЕ						
Рама	стальная	стальная	стальная	стальная	стальная	стальная
Колёсная база, мм	1410	1410	1410	1409		1420
Высота по седлу, мм	790	790	790	790	780	780
Сухая масса, кг	195	196	198	198	186	197
Объём бензобака, л	17	17	17	17	15,5	15,5

MOTUL

MOTUL

На данный момент найти в магазинах те масла, которые рекомендуют итальянцы в мануалах на свою технику не представляется возможным. Можно подобрать высококачественный продукт из широкой линейки масел Motul, чья продукция хорошо зарекомендовала себя в гоночной и спортивной мототехнике. Адекватной заменой для тех, кто ездит в достаточно спокойной манере и обычных дорожных условиях (насколько это возможно в рамках спортбайков), можно считать Motul 5100. Для мотоциклистов, пропагандирующих активный пилотаж, лучше подойдёт Motul 7100. Сверхсовременное масло Motul 300V является выбором тех, кто часто выезжает на гоночный трек или предпочитает агрессивный стиль вождения по дорогам.

Спортивные мотоциклы Ducati в качестве фильтрующих элементов для поступающего воздуха используют мягкие поролоновые вставки, которые нуждаются в специальной пропитке. Не все владельцы помнят об этом! Для подобных целей удобнее всего использовать готовые смазывающие аэрозоли, такие как специализированное липкое масло для воздушных поролоновых фильтров Motul A2 Air Filter Oil Spray.

ВСЕ ПРИМЕНЁННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПРИШЛИ **НАПРЯМУЮ ИЗ МИРА МОТОГОНОК**

не трескается пластик. Так же иногда загибаются подножки, и разбивается стеклянная фара. В ряде случаев проезд автомобиля практически насквозь не является поводом возвращаться домой на эвакуаторе.

РЫНОК И СЕРВИС

Мотоциклы первой генерации всё больше уходят в ранг реликтовых ценностей, судьба которых быть украшением личной коллекции и лишь иногда выбираться на шершавый асфальт гоночных треков и дорог общего пользования. Все модели, начиная с Ducati 916 и заканчивая Ducati 999, встречаются на вторичном рынке в небольших количествах, но с завидной регулярностью. Ценообразование более чем гуманное, если не учитывать редкие лимитированные модификации. Естественно, в качестве ездовой единицы наиболее выгодной покупкой являются «три девятки», но и «916» с «996» пользуются невысоким, но устойчивым спросом. Ремонтопригодность данных мотоциклов, конечно, высока, но действительно грамотных сервисменов можно пересчитать по пальцам одной руки. Практически все регламентные операции выполняются на порядок быстрее, чем у любого конкурирующего спортбайка. Ажурная рама не перекрывает доступ к жизненно важным узлам, а весь пластик крепится на быстросъёмных соединениях. Кстати, для Ducati по сей день нормой считается излишняя простота в выделке пластика, которая может выражаться в лёгкой несоосности и небольших несовпадениях по посадочным местам. Наиболее сложной операцией является регулировка клапанов. Ввиду высокой стоимости запчастей и трудностей с поиском квалифицированного сервиса затраты на ремонт и обслуживание могут многократно перекрыть даже самые смелые ожидания.

ИТОГО

Хотим мы этого или нет, но времена «аналоговых» мотоциклов, таких как Ducati 916, 748, 996, 998,999 и 749 прошли и их не вернуть. Как не вернуть и тех ярчайших гоночных баталий, в которых величайшие спортсмены показывали чудеса пилотирования без хитроумных вспомогательных систем, надеясь в равной мере на себя и мотоцикл. И, несмотря на то, что даже самые современные модификации тех лет уже считаются устаревшей техникой на рынке, о них мечтает каждый второй мотоциклист из числа тех, кто интересуется техникой и понимает в ней толк.

Продолжение следует...

Выражаем благодарность Мастерской Желудкова Евгения за помощь в подготовке материала, royal-mc.ru

МАССИМО ТАМБУРИНИ

Во время написания статьи в апреле 2014 г. в возрасте 70 лет от рака лёгких умер великий итальянский дизайнер Массимо Тамбурини. Он успел поработать в знаковых компаниях Cagiva, Ducati и MV Agusta, был одним из основателей Bimota. Перу великого мастера принадлежали такие признанные шедевры как Ducati 916 и MV Agusta F4.

ЕВГЕНИЙ ЖЕЛУДКОВ
(мотосервис Royal-MC)

Красота итальянского мотоциклетного дизайна вся разом однозначно кроется в модели «916». Конструктивные особенности данного мотоцикла живы до сих пор в современных моделях. Я однозначно считаю «916-й» лучшим, что было в истории Ducati! Крепкая ходовая и надёжный мотор этого мотоцикла стали залогом безупречной управляемости и надёжности. К сожалению, ближе к концу выпуска серии были случаи заводского брака.

Модель «998» получила новый мотор, который опробовали на ней до выпуска модели «999». В целом на сегодняшний день этот мотоцикл идеально подходит для людей, любящих формы «916-го», но желающих получить аппарат с современной начинкой.

Модели «999» и «749» не пришлись по вкусу почитателям марки ввиду резко изменённого дизайна и простого маятника. Что касается моего восприятия, то я считаю компоновку, материалы, технические особенности и эксплуатационные качества этих аппаратов самыми успешными среди всего поколения «птичьих клеток».