DUCATI В СОТРУДНИЧЕСТВЕ С MERCEDES **ДВА ГОДА ВЫПУСКАЛИ DIAVEL AMG**

Основных вариаций шесть. Самая бюджетная и простая, если можно так сказать, версия Dark (2013–2014 гг.). Её единственное отличие от базовой версии – повсеместный чёрный цвет окраски. Имиджевая спецверсия Cromo (2012 г.) – это хромированная отделка бензобака и кожуха фары, наклейки в винтажном стиле и простроченное горизонтальными полосами сиденье. Ducati Diavel Titanium (2015 г.) – смелый эксперимент итальянского производителя. Мотоцикл выделяется характерной коричневой раскраской, а также титановыми накладками на баке и фаре.

Имеются и более прогрессивные варианты оснащения. Наиболее распространённый – Diavel Carbon (2011 г. – наст. вр.). Как следует из названия, главная особенность комплектации – повсеместная замена пластика на «породистый» карбон (мотоцикл похудел до 205 кг) и лёгкие кованые колёсные диски от Marchesini. На выбор два варианта окраски – «красный карбон» с красной рамой и «чёрный карбон» с чёрной рамой.

Ducati в сотрудничестве с Mercedes AMG два года подряд (2011–2012 гг.) выпускали Diavel AMG. Мотоцикл основан на спецверсии Carbon и дополнен гоночным духом спорткаров Mercedes, который выражен в пятиспицевых колёсных дисках, бело-серой окраске, карбоновой и алюминиевой отделке, сиденье с покрытием из алькантары и модифицированной выпускной системе. Наиболее практичной комплектацией является Strada (2013 г.). Уже с завода такой аппарат комплектуется всем необходимым для туризма (высокое ветровое стекло, туринговое сиденье, спинка пассажира, боковые кофры).

ТЮНИНГ

На тюнинг для Ducati Diavel трудится почти вся Италия, часть Европы и Китая. Потенциальному владельцу не надо ничего изобретать, есть с десяток разных каталогов и тюнинг-ателье. Ducati Performance, Rizoma, STM, Ducabike, Light Tech – всё, что душе угодно.

Главные направления – различного рода стайлинг, реже модернизация под туристические нужды. Серьёзно доработанные экземпляры встречаются редко. И в основном потому, что Ducati Diavel уже в стоке оснащён не хуже, чем ездовые кастомы профессионального уровня.

КРАШ-ТЕСТЫ

Падение тяжёлого и крупного мотоцикла на твёрдый шершавый асфальт в любом случае не проходит бесследно. В случае с «Диавелем» имеются усугубляющие факторы. Как уже было сказано, пластик и элементы крепежа у данного мотоцикла особой надёжностью не отличаются. Поэтому даже при несильных падениях к стандартному набору «руль – зеркала – подножки» прибавляется два десятка позиций по внешнему убранству и банки выхлопной системы. При сильных лобовых ударах без особого труда гнётся рама.

Однако часть критичных повреждений зачастую остаётся скрытой от посторонних глаз. При вполне безобидных приземлениях на бок удар передаётся через хрупкие боковые накладки и воздуховоды на айр-бокс. Отчего последний может деформироваться. В результате воздух вперемешку с песком засасывается прямиком в камеры сгорания. Точно разобраться в происходящем без снятия бокового пластика невозможно. Необратимые последствия в виде резкого падения компрессии в цилиндрах вычисляются по факту, когда пить боржоми уже поздно.

Само собой, кузовной и «косметический» ремонты даже при максимальной экономии выливаются в немалые суммы.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Всерьёз говорить о никчёмности Ducati Diavel может только тот, кто всю жизнь ездил на «японцах». Мотоцикл хорош, как ни крути, но российские реалии ему не по зубам. Об этом вполне явно говорит тот факт, что на просторах нашей необъятной родины не встречаются «Дьяволы» с пробегом больше 30000–40000 км. И всё просто. Гораздо раньше положенного жизнь «итальянца» оборвёт столб, криворукий механик или сам владелец, решивший всё быстренько починить своими силами.

Diavel однозначно неудобный вариант для покупки на последние деньги с последующим обслуживанием по остаточному принципу. И если вы хотите ездить на нём ежедневно в любом направлении по любой погоде, то прежде много раз подумайте. Однако если вы опытный уличный пуляльщик, который устал от спортбайков и ещё не успел растерять необходимые навыки – добро пожаловать на борт. Вам понравится!

За помощь в подготовке материала выражаем благодарность Desmoservice Moscow, www.desmoservice.ru, тел. 8 916-087-82-77

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	ПЕРВОЕ ПОКОЛЕНИЕ	ВТОРОЕ ПОКОЛЕНИЕ	DIAVEL CARBON
	2011–2013 гг.	2014 г. – наст. вр.	2011 г. – наст. вр.
ДВИГАТЕЛЬ	2-цилиндровый, 90°, L-образный, Testastretta 11°		
		Dual Spark	Dual Spark с 2014 г.
ГРМ	SOHC, 8 клапанов, десмодромный привод		
Рабочий объём, см³	1198	1198	1198
Размерность, мм	106x67,9	106x67,9	106x67,9
Макс. мощность, л. с. при об/мин	162/9500	162/9250	162/9250 (162/9500)
Макс. крут. момент, Нм при об/мин	127,5/8000	130,5/8000	130,5/8000 (127,5/8000)
Степень сжатия	11,5	12,5	12,5
Система питания	инжектор	инжектор	инжектор
Система охлаждения	жидкостное	жидкостное	жидкостное
ТРАНСМИССИЯ	6-ступенчатая, многодисковое в масляной ванне, цепь		
ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА	телескопическая перевёрнутая вилка Marzocchi с полным набором регулировок,		
	диаметр – 50 мм, ход – 120 мм		
ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА	моноамортизатор Sachs с полным набором регулировок, ход – 120 мм		
ПЕРЕДНИЙ ТОРМОЗ	2 диска 320 мм с 4-поршневыми суппортами, ABS		
ЗАДНИЙ ТОРМОЗ	1 диск 265 мм, 2-поршневый суппорт, ABS		
ШИНЫ			
Переднее колесо	120/70-R17	120/70-R17	120/70-R17
Заднее колесо	240/45-R17	240/45-R17	240/45-R17
ПРОЧЕЕ			
Рама	стальная трубчатая	стальная трубчатая	стальная трубчатая
Сухая масса, кг	210	210	205
Колёсная база, мм	1590	1590	1590
Высота по седлу, мм	770	770	770
Объём бензобака, л	17	17	17

Скрытых повреждений может быть очень много