ЭТОТ МОТОЦИКЛ СПАС КОМПАНИЮ, ВОЗРОДИЛ **ПОПУЛЯРНОСТЬ БРЕНДА**

По части скорости, управляемости и агрессивной езды Ducati давно закрепились в лидерах. Но одними спортбайками сыт не будешь. В подношениях богу скорости полезна разнообразность.

Итальянский мотопроизводитель номер один в современной истории уже добился определённых успехов по внесению внедорожных инстинктов в гоночную генетику. Было это в 2003 году, когда весь мир узнал, что такое Ducati Multistrada. Мотоцикл во многом спас компанию, возродил популярность бренда и втащил за шкирку в армию ducatisti большое количеств новобранцев.

Удачную идею, хотя и с много меньшим размахом, удалось провернуть ещё раз на выпуске Ducati Hypermotard. Что собой представляет данная модель, однозначно сказать трудно. Кому-то в ней видится усушенная «Мультистрада», кому-то обезумевший «Монстр». Как бы то ни было, позиционирование Hypermotard в качестве гражданского супермото практически не имеет смысла. Сочетание в меру мощного крупнокалиберного твина с почти гоночной «острой» ходовой наводит на мысли о том, что пред нами снова спортбайк. Инженеры из Борго Панигале изо всех сил пытались спрятать его за длинноногими подвесками и неординарной внешностью. Даже почти получилось...

ПЕРВОЕ ПОКОЛЕНИЕ

1100/1100S **2007–2009 гг.**

Первый прототип был показан ещё в 2005 году. Серийный Hypermotard был представлен в 2007 г. на выставке в Милане. И сразу в двух версиях – базовой и «продвинутой». Для описания обычного Hypermotard 1100 отлично подходит слово «оснащён». 1078-кубовый двигатель Desmodue DS (две свечи и два клапана на цилиндр, сухое сцепление) уже знакомый по Multistrada 1100 образца 2007–2009 гг. закреплён в трубчатой раме типа «птичья клетка» из хромомолибденовой стали. Объёмная передняя часть с большим количеством усилителей несёт на себе рулевую колонку и переднее «ухо» крепления двигателя, а также кронштейны бензобака (надо заметить, бак невелик – всего 12,4 литра). На задней части рамы находится заднее «ухо», точка крепления маятника и проушины, к которым прикручивается задний подрамник. Двигатель в данной конструкции выполняет несущие функции. Подвески во всём, за исключением хода и длины перьев вилки, идентичны ближайшим соседям по модельной линейке. Спереди установлен 50-миллиметровый «перевёртыш» Marzocchi, сзади моноамортизатор Sachs. Не совместимый с вальяжным режимом езды угол наклона рулевой колонки, составляющий 24°, создаёт у водителя то самое ощущение, когда суппорты на переднем колесе (радиальные, но не моноблочные Brembo на дисках 305 мм) можно увидеть, наклонив голову вниз, а до фары без проблем достать ладонью. Сиденье достаточно длинное, хотя и узкое. Пассажирские подножки в наличии, но проверять их функциональность – удовольствие ниже среднего. Hypermotard – мотоцикл для эгоиста.

Для описания Hypermotard в версии S более всего уместно слово «вооружён». Лимитированные версии в Ducati принято красить по-особенному и шпиговать самыми современными из имеющихся на рынке компонентов. В случае с Hypermotard 1100 S это телескопическая вилка перевёрнутого типа Marzocchi с напылением из нитрида титана (чёрные перья), полностью регулируемый моноамортизатор Ohlins, моноблочные радиальные суппорты Brembo на переднем колесе, кованые колёсные диски Marchesini Forged и некоторое количество карбоновых деталей взамен пластиковых.

Мотоцикл вне зависимости от версии совершенно нешаблонно выглядит. Всему виной признанная гениальность маэстро Пьера Тербланша! Следует заметить, что, несмотря на большое количество общих деталей с Multistrada, проект Hypermotard был создан именно с чистого листа.

Пластика совсем немного. Он как разорванная одежда перекачанного бодибилдера обнажает мышцы, в конкретном случае представленные чертовски красивым мотором и хитросплетением труб расположенной преимущественно под хвостом выпускной системы. Всё напоказ! Интересно