L-ОБРАЗНЫЙ МОТОР НАДЁЖЕН И ОТНОСИТЕЛЬНО НЕПРИХОТЛИВ

обыграна передняя часть. Над колесом возвышается внушительного размера клюв с бутафорскими ноздрями-воздухозаборниками. При этом переднее крыло представляет собой небольшой пластиковый элемент, который прикручивается через длинные проставки на кронштейны передних суппортов. Зеркала, раскладывающиеся в стороны от ручек руля, одновременно триумф для дизайнеров и кошмар для владельцев. Оставить их висеть на заборе или тонко намазать на асфальт очень просто, а заказать взамен поломанных новые весьма трудно и дорого. Фанаты быстрого прошивания пробок устанавливают зеркала на руль или же крутят головой, как сова. Конечно, нельзя не отметить нереальной красоты колёсные диски. Особенно задний, который за счёт применения консольного маятника специально выставлен напоказ.

ВТОРОЕ ПОКОЛЕНИЕ

1100EVO/1100EVO SP/796

2010–2012 гг.

С 2010 г. так обожаемые в Ducati манипуляции по установке всё более производительных двигателей в одну и ту же ходовую вошли в новую стадию. На этот раз дело дошло до Desmodue Evoluzione. Обновлённый форсированный 1078-кубовый твин с двумя клапанами и одной свечой на цилиндр добавил «Гипермотарду» прыти. Если быть точным, в пике приросли дополнительные 5 л. с. Данная силовая установка визуально легко идентифицируется по заметно более крупному радиатору охлаждения масла. Для более точной работы системы впрыска на мотоциклы второго и всех последующих поколений устанавливается два лямбда-зонда. Со сменой поколений ради уменьшения веса рама «птичья клетка» избавилась от кованых элементов.

S-версии для Hypermotard 1100 EVO не существует, зато имеется версия EVO SP, что в сущности одно и то же. Отличительные черты Hypermotard 1100 EVO SP – кованые колёсные диски Marchesini Forged, карбон в хвосте и защитных крышках приводных ремней, даталоггер Ducati Data Analyser, менее радикальный угол наклона вилки, моноблочные суппорты Brembo M4 от спортбайка 1098 и кричащая раскраска.

Для тех, кто определился с моделью, но не обладает необходимыми навыками или просто нацелен на менее буйный двигатель, с 2010 по 2012 годы вместе с «литрами» выпускался Ducati Hypermotard 796. Отличия от более кубатурных собратьев лишь в рабочем объёме L-твина Desmodue (803 см³, 81 л. с. при 8000 об/мин и 75,5 Нм при 6250 об/мин), настройках электроники, заниженном седле (высота всего 825 мм), менее кричащей окраске и сухой массе (167 кг). Причём 803 см³ – это не просто выросшая «двустволка» от Monster 796, а, по сути, новый силовой агрегат. По заявлениям производителя «усушенный» двигатель в городском режиме потребляет всего 5 литров на 100 км пути.

ТРЕТЬЕ ПОКОЛЕНИЕ

821/821 SP/HYPERSTRADA/937

2013 г. – наст. вр.

В момент, когда первоначальное воплощение «Гипермотарда» уже себя изжило, идея получила вполне логичное продолжение. В ноябре 2012 года на домашней выставке EICMA итальянцы гордо представили сразу два гипермотоцикла – Ducati Hypermotard 821 и его туристическое продолжение Ducati Hyperstrada 821. Новое поколение унаследовало идею предыдущего, однако на уровне визуальных образов мотоциклы совершенно разные. 821-е сменили агрессию на стать и законопослушность. Ощутимо увеличилось количество плавных линий, на хвосте и боках стало больше пластика. Задняя часть мотоцикла заметно скинула в объёмах благодаря переносу «банки» выпускной системы на правую сторону в район заднего колеса. Зеркала заднего вида перенесены с оконечностей руля на отдельные стойки за пультами. При этом защитные «лопухи» с интегрированными указателями поворота остались на своём законном месте.

Двигатель снова перешагнул через поколение. Внутри в очередной раз уменьшенной «птичьей клетки» находится L-твин Testastretta 11° второго поколения с рабочим объёмом 821 см³ (110 л. с. при 9250 об/мин, 89 Нм при 7750 об/мин), одной свечой и четырьмя клапанами на цилиндр, системой Ride-by-wire, жидкостным охлаждением и «мокрым» сцеплением с дожимом. В системе управления сцеплением гидравлический привод был заменён тросовым. Задний подрамник выполнен из двух алюминиевых отливок, между которыми установлена пластиковая секция. Бортовой штатно устанавливаемый на все модификации набор систем безопасности носит единое название Ducati Safety Pack. Сюда входит трёхуровневая ABS, восьмиуровневый трекшн-контроль и три варианта мощностных характеристик,

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	1100/1100S	1100 EVO/1100 EVO SP	796
	2007–2009 гг.	2010–2012 гг.	2010–2012 гг.
ДВИГАТЕЛЬ	Desmodue, 4-тактный, 2-цилиндровый, 90°, L-образный		
ГРМ	SOHC, 4 клапана, десмодромный привод		
Рабочий объём, см³	1078	1078	803
Размерность, мм	98x71,5	98x71,5	88x66
Мощность, л. с./об. мин.	90/7750	95/7500	81/8000
Крутящий момент, Нм/об. мин.	103/4750	103/5750	77/6250
Степень сжатия	10,5	11,3	11
Система охлаждения		воздушно-масляное	
Система питания	инжектор	инжектор	инжектор
ТРАНСМИССИЯ	6-ступенчатая, многодисковое сухое, цепь		
ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА	перевёрнутая вилка Marzocchi с полным набором регулировок		
Диаметр труб / ход колеса, мм	50 / 165	50 / 165	50 / 165
ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА	моноамортизатор Sachs с прогрессией и регулировкой поджатия пружины*		
Ход колеса, мм	141	141	141
ПЕРЕДНИЙ ТОРМОЗ	2 диска 305 мм с 4-поршневыми радиальными суппортами Brembo		
Суппорт	4-поршн.	4-поршн.	4-поршн.
ЗАДНИЙ ТОРМОЗ	диск 245 мм	диск 245 мм	диск 245 мм
Суппорт	2-поршн.	2-поршн.	2-поршн.
ШИНЫ			
Переднее колесо	120/70-R17	120/70-R17	120/70-R17
Заднее колесо	180/55-R17	180/55-R17	180/55-R17
ПРОЧЕЕ			
Рама	стальная	стальная	стальная
Сухая масса, кг	179/177 (1100S)	172/171 (EVO)	167
База, мм	1455	1455/1465	1455
Высота по седлу, мм	845	845	825
Объём бензобака, л	12,4	12,4	12,4

* 1100S и 1100 EVO SP - Ohlins с полным набором регулировок, ход – 156 мм