«ГИПЕРЫ» ЕДВА ЛИ НЕ ЛУЧШЕЕ ОРУЖИЕ **ДЛЯ УЛИЧНОГО ХУЛИГАНСТВА**

где каждой ступени соответствуют индивидуальные настройки систем безопасности. Вся электроника построена исключительно на итальянских комплектующих Magneti Marelli и управляется с большой LCD панели приборов! За счёт модернизированной рамы и уплотнённой компоновки в мотоциклы третьего поколения удалось втиснуть топливный бак объёмом 16 литров.

Ходовая претерпела ряд принципиальных изменений. В базовый Ducati Hypermotard 821 устанавливается «перевёртыш» Kayaba с диаметром перьев 43 мм (ход колеса 170 мм) и моноамортизатор Sachs (ход колеса 150 мм) с регулировками демпфирования и преднатяга. Размерность колёсных дисков неизменна на протяжении всего периода развития семейства – 120/70–17 перед и 180/55–17 зад.

Ducati Hypermotard SP, как и прежде, является чуть более спортивноориентированной спецверсией. Отличительные черты – полностью регулируемый 50-миллиметровый «перевёртыш» Marzocchi с менее «острым» наклоном, моноамортизатор Ohlins также со всеми возможными регулировками, колёсные диски Marchesini Forged, облегчённый алюминиевый руль, более производительные радиальные моноблоки Brembo, карбоновые детали в облицовке и система Riding Modes от 1199 Panigale с режимами Race/Sport/Wet (у базовой модели Sport/Touring/Urban).

Тот туризм, который представляли себе итальянцы, комплектуя модель Hyperstrada, нам с вами не понять никогда. Остросюжетный променад по живописному горному серпантину с дорогами, похожими на велюровый ковёр, далеко не то же самое, что поездка с кучей багажа из Москвы куда-нибудь в Кострому. Для России Hyperstrada 821 не турист! «Страда» от «Мотарда» отличается лишь на уровне относительно просто заменяемых деталей и электроники. Мотор, рама и часть пластика неизменные. Отличительные черты Hyperstrada – перевёрнутая вилка Kayaba 43-мм (ход колеса уменьшен до 130 мм), моноамортизатор Sachs с вынесенной на правую сторону регулировкой (ход колеса уменьшен до 130 мм), полноценное переднее крыло, а не короткий подкрылок, длинный задний хаггер, наличие центральной подставки, утолщённая подушка сиденья (высота по седлу 830 мм), кронштейны под боковые кофры, высокое ветровое стекло, рукоятки для пассажира, пластиковая защита картера, багажник, более высокие кронштейны руля, две розетки 12 V и более мощный генератор.

Изменения, которые произошли с семейством Hyperstrada/Hypermotard в 2016 модельном году, не стоит рассматривать как отдельное поколение. Оба мотоцикла получили чуть более объёмный двигатель (937 см³ Testastretta 11° – 113 л. с. и 97,9 Нм) с дополнительным масляным радиатором охлаждения и увеличенной «банкой» выпускной системы. Преображения внешности ограничены лишь в светодиодных указателях поворота в «гардах» на руле. Как и прежде, частью штатной комплектации является Ducati Safety Pack. Панель приборов получила более продвинутый LCD дисплей с указателем номера включённой передачи.

Спецверсии Hyperstrada и Hypermotard SP с двигателями 937 см³ в контексте отличий по оснащению в точности повторяют прежнюю ситуацию. Есть лишь одно небольшое дополнение – магниевые крышки головок цилиндров у Hypermotard SP.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ

Для начала не стоит забывать, что перед нами полноразмерный мотоцикл в теле, которое стремится к формам кроссового мотоцикла. При кажущейся доступности всех узлов и агрегатов Hypermotard – один из главных героев страшных снов, которые снятся механикам. Особенной плотностью компоновки отличаются мотоциклы третьего поколения. Вроде, всё на виду, но подлезть куда-либо крайне сложно. Для доступа к воздушному фильтру приходится демонтировать большую часть проводки и полностью снимать топливный бак. Зато очень простой доступ к аккумуляторной батарее. Она находится сразу под сиденьем. Свечи у «Гиперов» третьего поколения просто так не поменять. Чтобы извлечь заднюю, необходимо приподнять бак, предварительно разобрав половину проводки. Чтобы достать переднюю свечу, придётся скидывать радиатор охлаждения. Воздушный фильтр, как и у более ранних мотоциклов, под бензобаком. К приводным ремням доступ, казалось бы, открыт, но всё не так просто. Свободного пространства вокруг всего приводного механизма минимум. Чтобы без частичной разборки хоть что-то заменить или обслужить, нужно быть обладателем

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	HYPERMOTARD 821 / 821 SP / HYPERSTRADA 821	HYPERMOTARD 939 / 939 SP / HYPERSTRADA 939
	2013–2015 гг.	с 2016 г.
ДВИГАТЕЛЬ	Testastretta 11°, 4-тактный, 2-цилиндровый, 90°, L-образный	
ГРМ	SOHC, 8 клапанов, десмодромный привод	
Рабочий объём, см³	821	937
Размерность, мм	88x67,5	94x67,5
Мощность, л. с./об. мин.	110/9250	113/9000
Крутящий момент, Нм/об. мин.	89/7750	97,9/7500
Степень сжатия	12,8	13,1
Система охлаждения	жидкостное	жидкостное
Система питания	инжектор	инжектор
ТРАНСМИССИЯ	6-ступенчатая, многодисковое сухое, цепь	
ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА	перевёрнутая вилка Ohlins с полным набором регулировок*/**	
Диаметр труб / ход колеса, мм	43 / 170	43 / 170
ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА	моноамортизатор Sachs с прогрессией и регулировкой поджатия пружины*/**	
Ход колеса, мм	150	150
ПЕРЕДНИЙ ТОРМОЗ	2 диска 320 мм с 4-поршневыми радиальными суппортами Brembo	
Суппорт	4-поршн., ABS	4-поршн., ABS
ЗАДНИЙ ТОРМОЗ	диск 245 мм	диск 245 мм
Суппорт	2-поршн., ABS	2-поршн., ABS
ШИНЫ		
Переднее колесо	120/70-R17	120/70-R17
Заднее колесо	180/55-R17	180/55-R17
ПРОЧЕЕ		
Рама	стальная	стальная
Сухая масса, кг	175/171/181	181/178/187
База, мм	1500/1505/1490	1493/1498/1485
Высота по седлу, мм	870	850/890/810
Объём бензобака, л	16	16

* 821 SP и 939 SP – перевёрнутая вилка Ohlins с полным набором регулировок, ход – 185 мм / моноамортизатор Ohlins, ход – 175 мм

** Hyperstrada 821 и Hyperstrada 939 – перевёрнутая вилка Marzocchi 43 мм, ход – 130 мм / моноамортизатор Sachs, ход – 130 мм