СЕМЕЙСТВУ HYPERSTRADA/HYPERMOTARD **ПРОТИВОПОКАЗАН СТАНТРАЙДИНГ**

микроскопических ладоней голодающего первоклассника! И так везде. Обслуживание мотоциклов первого и второго поколения немногим легче. Крепёж повсеместно крайне хрупкий (особенно у третьего поколения). Многочисленные пистоны и стяжки ломаются в руках. Даже у профессионалов своего дела они считаются расходным материалом.

Вообще идея обслуживать своими силами Hypermotard обречена на провал. В лучшем случае – наломаете много мелких деталей. В худшем – повредите крупные детали или обездвижите мотоцикл.

Для «Гиперов», как и для любых других мотоциклов с большими твинами, справедливы особые требования к обслуживанию цепи главной передачи. За уровнем натяжения важно тщательно следить. Сильная пульсация от «двухстволки» при наличии излишней слабины очень быстро вытянет цепь до критических значений, а также прикончит звёзды.

Моделей с сухим сцеплением бояться не стоит. При правильном обслуживании оно шумит лишь немного сильнее своих жидкостных оппонентов. Звук «ведро с болтами» образуется только при значительной выработке на зубцах, которыми ведущие диски передают усилие от корзины. Сильный шум и лязг – индикатор скорой кончины. До такого состояния сцепление лучше не доводить. Среднестатистическая величина пробега между заменами от 10000 км до 15000 км (всё зависит от стиля пилотирования). Регулировка десмопривода клапанов и работы по замене приводных ремней завод-изготовитель рекомендует проводить каждые 12000 км. После 2012 года данный интервал увеличен до 24000 км. Подобные работы правильнее всего доверить профессионалам!

L-образный мотор надёжен и относительно неприхотлив. Основное условие его беспроблемной работы – должный уровень масла и своевременное обслуживание. Водяные Ducati не любят недопрогревов – почти сразу же заливает свечу заднего цилиндра. Двигатель перестаёт корректно воспламенять смесь, громко чихает, пинается и разрушает тем самым обгонную муфту при последующих запусках. Дукатист обязан следить за состоянием свечей зажигания и своевременно их менять! В случае с Hypermotard лучше не своими руками!

С запчастями ситуация весьма и весьма непростая. Всё новое стоит космически дорого, бывшие в употреблении, но ещё сохранившие ресурс детали встречаются крайне редко. Hypermotard, в принципе, не самый часто встречающийся в России мотоцикл!

Парадоксально, но факт – всему семейству Hyperstrada/Hypermotard без соответствующих переделок противопоказан стантрайдинг. И особенно в профессиональном формате, когда углы приближаются к экстремальным. Маслозаборник стоит ровно посередине мотора, углы подъёма на грани точки баланса и дальше к 90° гарантированно приводят к серьёзному масляному голоданию. В зоне риска оба цилиндра, кому раньше достанется. Чаще задирает вкладыши «горизонтального» цилиндра. В любом случае лёгкое хулиганство вполне может привести к серьёзным проблемам. Ремонт двигателя крайне затратен! Частично обезопасить двигатель от разрушения можно. Для этого необходимо сместить ниже маслозаборник и долить масла сверх уровня.

У мотоциклов третьего поколения имеются нарекания по двигателю. Практически повсеместно сквозь уплотнительные кольца вверх по шпилькам, удерживающим цилиндры, сочится масло. На систему смазки подобные мизерные течи не влияют, но негативно сказываются на эстетике. Негоже породистому итальянскому мотоциклу иметь подтёки масла на стыке головок и цилиндров! Течь устраняется заменой уплотнительных колец.

Для третьего поколения также характерна проблема с выходом из строя лямбда-зондов. Не всегда качественный российский бензин делает своё неприятное дело. После заправки «палёным» топливом едва ли не сразу о кончине лямбда-зонда сообщает приборная панель (загорается ошибка). Мотоцикл при этом продолжает ехать, как ехал. Решений несколько – или пару раз в сезон менять датчик и обнулять ошибки на сервисном оборудовании, или раз и навсегда выкорчевать зонды и перепрошить блок управления.

Говоря про Ducati, нельзя не затронуть вопросы тюнинга. Hypermotard и Hyperstrada уже в заводском исполнении громко звучат и грозно выглядят, но нет предела совершенству. И здесь на помощь приходят многочисленные каталоги тюнинга и сторонние производители железа и карбона, названия которых все порядочные дукатисты знают наизусть (Ducati Perfomance, Termignoni, Rizoma, STM, Ducabike, Light Tech и т. д.). Наиболее частый тюнинг – установка фильтра нулевого сопротивления и прямоточного выпуска. Мотоцикл сразу перестаёт тупить на старте и начинает звучать как разъярённый тигр. Также в ходу различного рода стайлинг и комбинированные сборки из деталей Hypermotard и Hyperstrada.

КРАШ-ТЕСТЫ

Ducati Hypermotard/Hyperstrada – это тот случай, когда лучше не падать! Деталей не так много, но все дорогие и хрупкие. Первые два поколения чуть легче переживают серьёзные аварии за счёт более крепкой рамы и чуть более толстого пластика.

У всех Ducati Hyperstrada/Hypermotard «травмоопасной» является длинная передняя вилка Marzocchi. Несмотря на типовую начинку, перья такой длины больше нигде не встречаются. Поиск ровной исправной вилки в ходе процесса восстановления мотоцикла после аварии – очень непростая задача. При фронтальных ударах часто выламывает кронштейны крепления переднего подкрылка. Болты остаются в вилке, их приходится аккуратно высверливать. В приземлениях на правую сторону гарантированно страдает выхлоп. У третьего поколения по левой стороне широковато расположен нижний шланг помпы. Есть небольшая вероятность повредить его при падении, тем самым оставив мотоцикл без антифриза.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Реальная практика показывает, что семейство Hypermotard/Hyperstrada в руках обычного мотоциклиста превращается в хороший и удобный городской мотоцикл. Никакого трекового использования и пируэтов, которые в фирменной видеосъёмке демонстрируют именитые чемпионы, нет и в помине. Разочарования вследствие несовпадения фактических и заявленных возможностей отчасти вина водителя (нельзя просто так сесть и повалить на локте), отчасти агрессивный маркетинг, а также, как выяснилось, некоторые технические ограничения, заложенные в конструкцию.

Однако для агрессивно ездящего горожанина «Гиперы» едва ли не лучшее оружие для уличного хулиганства. Подобное сочетание L-твина с хорошей тягой и сочным басом в компактной оболочке с минимумом пластиковых деталей со спортбайковской ходовой частью на серийной технике практически не встречается!

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