Гиперудовольствие

На примере одного мотоцикла расскажу вам про парадоксы мотоциклостроения. Что такое Ducati? Вроде, ломучие и дорогие. А может, это всё надумано? Стоит разобраться!

КЕЛУДКОВ ФОТО: АВТОРА

Итак, зовут меня Евгений Желудков (Desmoservice Moscow). Помимо того, что я с удовольствием эксплуатирую мотоциклы из Борго Панигале, мне доступно такое счастье как их обслуживание и ремонт. Хочу рассказать о части своей жизни, в которой Ducati Hyperstrada 821 была спутницей с начала сезона 2015 года и стоит по сей день, ожидая начала сезона 2018 года.

Рост курса валют в феврале 2015-го озадачил не на шутку. В два раза дешевле проданный автомобиль (в долларовом эквиваленте) совсем не давал покоя. На секунду показалось, что предложенная мне по старым ценам почти новая Hyperstrada 821 с мизерным пробегом 550 км восстановит status quo. На крайний случай продам, если уж совсем не понравится – думал я тогда. Мотоцикл забрал. Февраль. Жду сезон…

Май – прекрасная пора. Надо выезжать! О, чудо, первое ощущение от Hyperstrada – это «кроссач» Honda CRF450R (данный мотоцикл также имелся в тот момент), который умеет ездить в городе. Только быстрее и безопаснее! Понимание, что это на 100 % моё, пришло сразу. Первая поездка была недолгой. После возвращения обратно в мастерскую решено было сделать мотоциклу лёгкий апгрейд. Вообще без фанатизма… Очень люблю пробки (невероятно, но факт!), основной адреналин получаю именно там. Да и большая часть времени в Москве за рулём мотоцикла проходит в жёстком городском трафике.

Что мне показалось в первую очередь несовершенным – так это вес и предательский белый цвет. Не хочу! Мой Ducati – чёрный Ducati! Эти два нюанса помогли друг другу. Тяжёлый и громоздкий пластик под крепление кофров был нещадно удалён. Его место заняли детали из карбона. Та же участь постигла и остальное оперение. Карбон в моём случае хорош тем, что он лёгкий и чёрный. Дальше – больше. Пара штрихов с логотипом мастерской, и стартовый номер Джакомо Агостини на крыльях завершили картину. Всегда называю свою технику как-то по особенному. Конкретно «Страде» приклеилось имя Птичка.

В дальнейшей эксплуатации снова всплыл вопрос лишнего веса. Итог – минус центральная подставка и ветровое стекло. Тяжёлый штатный аккумулятор весом в 3150 г был заменён на альтернативный и безумно лёгкий. Всего 550 г.

Первая поломка произошла на пробеге 1500 км. Нас скоропостижно покинул лямбда-зонд. Мотоцикл это не обездвижило, но ошибка на панели угнетала. Решение было известно заранее. Пришлось программно «убить» лямбду и EXUP заодно. Катализатор туда же. До кучи сменил стоковую карту впрыска на модифицированную и штатный выпуск на лёгкий «прямоток». Все вышеописанные манипуляции убрали 11 кг лишнего веса с мотоцикла и оставили в стороне заводские «ошейники». Птичка задышала полной грудью и начала валить в потоке даже чересчур резво. Кроссовые навыки выручали чуть ли не каждый день. Отбитые гарды и зеркала – это боевые шрамы. Прыжки на бордюр и с бордюра – без проблем. «Страде» нет преград! Она для меня лично идеал городского мотоцикла. Мотора за глаза (220 км/ч едет, но седьмой не хватает), тормоза великолепные, электроника, которую я всегда недооценивал, превосходна! Особенно когда электронные помощники настроены под твои личные запросы. Что они делают? Всё просто. Разрешают поздно тормозить, не бояться трамвайных рельс, скользких участков дороги и прочих катаклизмов.

Снова появились поводы для улучшения – не нравилась резина. Однажды чуть не убрался в ливень с переднего колеса. На следующий день от стоковой резины и следа не осталось. Не могу сказать, что решил проблему на 100 %, но уверенности в экстремальных ситуациях прибавилось. Подвеска тоже заставила почесать голову. С увеличением скорости изредка появляются пробои. Виноваты наши непредсказуемые дороги. Но ничего менять не пришлось. Проблему удалось оптимизировать в рамках стандартных настроек.

Уделю внимание эргономике. Ducati Hyperstrada 821 никакой не «турист». Забудьте сразу все обещания из рекламных проспектов и видеороликов. Поездка за город – это максимум 30 км. Дальше шея будет болеть, как у тяжелоатлета. 120–130 км/ч скучно, а на 170 км/ч при 7000 об/мин мотор разрывается! «Страда» в первую очередь городской боец. Больше 170 км/ч ездить дорого и небезопасно. Это стихия мотоциклов других классов.

Однажды ездили с женой в Крым. Мотоцикл возили с собой в микроавтобусе. Крымские дороги в основной своей массе разбиты. Лихой объезд пробки в порту Кавказ порадовал, а вот 130 км до Коктебеля просто вырубили. Жёсткая подвеска всаживает в спину каждую яму и асфальтовый бугор. Забирались пару раз высоко в горы. Скажу я вам, это тоже сомнительное счастье. Особенно спускаться. На следующий год аналогичный сценарий, но с новыми вводными – свой автобус и Краснодарский край. Э-ге-гей… вот где удовольствие. Серпантины, хорошая дорога – стихия Ducati Hyperstrada 821. Грунтовая дорога с плавными переходами и песком также проходится на ура, но здесь нужен кроссовый опыт. Благо, мотоцикл позволяет его применить.

Что касается надёжности. Конкретно взятый экземпляр за три сезона проехал без малого 17000 км. Из поломок и затрат лямбда, потёкший радиатор (следствие мелкого падения, просто потёк через год), колодки, резина, масло, воздушный фильтр. Больше ничего. Езжу до белых мух и с ними сезон открываю. Почти весь пробег в жутких пробках на 5000–7000 об/мин. Ко мне обращалось много людей с неполадками таких мотоциклов. Больше по двигателю. Скажу так: есть погрешности в сервисной книге (маркетинг!). Нужно уменьшить межсервисный интервал регулировки клапанов на 1/3 и замены масла на 1/2. А приключений с любой техникой хватает. Всему нужен уход. Стоит быть внимательней при выборе механика. Ничто так не убивает технику, как убивает её механик.

Если коротко подвести промежуточный итог, я в лице Ducati Hyperstrada 821 получил красивый, безопасный (ввиду выдающейся управляемости) и в высшей степени сбалансированный мотоцикл, который с одинаковой лёгкостью примеряет на себя амплуа спортбайка и супермото. И, что особенно важно, он просто живой! Чего не скажешь о мотоциклах-середнячках, которыми завалено всё вокруг. Добиться аналогичного уровня удовольствия с другим мотоциклом будет сложно и дорого. Если только изначально мне не нужен был бы среднестатистический мотоцикл. Но тогда бы и я был среднестатистическим мотоциклистом. Ducati открывается тем, кто имеет большой опыт эксплуатации разной техники, а также высокий уровень умения эксплуатировать мотоцикл. Есть и ещё одна сторона медали – он просто понтовый, умеет ездить медленно и красиво. Всем Ducati!

DUCATI Hyperstrada 821
2014 г., 821 см³, 110 л. с., 89 Нм, 181 кг (сухая), 220 км/ч, под наблюдением с 2015 года, пробег 17000 км

«СТРАДЕ» НЕТ ПРЕГРАД! ДЛЯ МЕНЯ ОНА ИДЕАЛ ГОРОДСКОГО МОТОЦИКЛА