



Ретро-шмыг

DUCATI SPORT CLASSIC GT1000 – СОВРЕМЕННАЯ КЛАССИКА. МОТОЦИКЛ, ВЗЯВШИЙ ЛУЧШЕЕ ИЗ ДВУХ ЭПОХ

Текст: KEITH STRANDBERG

В основу линии Ducati Sport Classic лег необычный замысел – создать современный мотоцикл, оснащенный по последнему слову техники, но выдержанный в ретро-стиле. В результате покупатель модели «Спорт Классик» получает два удовольствия сразу: наслаждение поездками на раритете и уверенность в том, что его не придется чинить на полдороги.

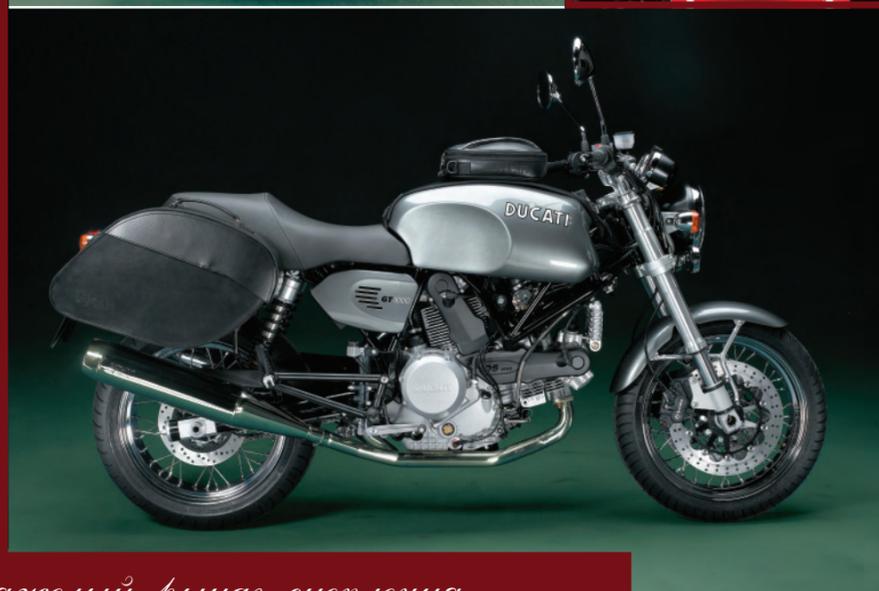
Я обратился на фабрику Ducati в Болонье и попросил дать мне для испытаний GT1000 – самую последнюю модель в семействе «Спорт Классик». Они тут же откликнулись на просьбу и через швейцарский офис Ducati в Цюрихе выслали тестовый мотоцикл в Женеву. Хотя мотоцикл пришел в ноябре, с погодой мне повезло и погонял я на GT1000 как следует.

Итак, одним ясным и прохладным осенним днем, получив свой GT1000, я сразу же направился в горы. Небо временами хмурилось, но стремительный мотоцикл, казалось, не давал дождю меня догнать. Сначала я проделал небольшой отрезок по шоссе и выехал на серпантин, поднимающийся к вершинам Французской Юры. Машина вела себя отлично. В дальней дороге GT1000 не подведет, но отправляться на нем в большое путешествие, пожалуй, все-таки не стоит: здесь нет ветрового стекла, и набегающий поток воздуха бьет прямо в лицо. А вот водить его на извилистой дорожке или в городе – одно удовольствие! ▶



Плюсы - удобство, скорость, надежность, отличные тормоза, бесподобный мотор, легкость в управлении и повседневной эксплуатации

Фото: Ducati



Благодаря четкой управляемости и моментальным реакциям, Ducati Sport Classic прекрасно подходит для городских улиц



Двигатель

На «Спорт Классик» устанавливают двухцилиндровый двигатель Desmodue объемом 992 см³ с двумя свечами на цилиндр и воздушным охлаждением (такой же, как на моделях Monster, Multistrada и Super Sport). Мотоциклисты полюбили этот мотор за его потрясающую надежность и огромный запас крутящего момента. Как принято у Ducati, клапана в головке блока здесь десмодромные, то есть открываются и закрываются при помощи механического привода, что обеспечивает особый, характерный для Ducati звук.

Минусы - довольно тяжелый рычаг сцепления, большой радиус поворота, отсутствие ветрового стекла

О конструкции

«По сути, GT1000 – современный мотоцикл, только выглядит как старый, – объясняет знаменитый Пьер Тербланш, главный дизайнер Ducati. – Так и было задумано – сделать настоящую современную модель в эстетике 70-х. Так что GT1000 не точная стилизация. У него только вид «под старину», а подвеска, мотор, шины, тормоза – все самое новое и лучшее. Мне кажется, получилось удачно. Мотоцикл всем понравился, и продажи идут неплохо».

Создатели «Спорт Классик» черпали вдохновение из истории Ducati, в которой нашлось место и выдающимся машинам, и великим гоночным достижениям, и многому другому. Когда у инженеров и дизайнеров заканчиваются идеи, им стоит только прогуляться по музею компании в Болонье, и вдохновение приходит. «Мы решили, что о славном прошлом не стоит забывать, – вспоминает Дан ван

Эппс, старший менеджер по разработке новых моделей и руководитель проекта «Спорт Классик». – Людям нравятся классические мотоциклы 70-х гг., но беда в том, что содержать их нелегко – прошлый век все-таки. Поэтому мы хотели, чтобы ощущения от моделей «Спорт Классик» были как от настоящих раритетов, а в эксплуатации, чтобы они вели себя как нормальные современные мотоциклы: нажал кнопку и поехал». Дизайн GT1000 навевает ассоциации с вышедшим в 1971 г. Ducati GT750, чей стиль и ездовые данные стали ориентиром для многих поколений Ducati. Характерный открытый корпус, обнажающий фирменную трубчатую раму, и чудовищный мотор, стали неувядающей классикой. Взгляните на топливный бак с выемками для коленей, на хромированные выхлопные трубы по обеим сторонам – о старом добром ретро говорит каждая деталь, но стоит завести двигатель, как разговоры тонут в мощном реве.

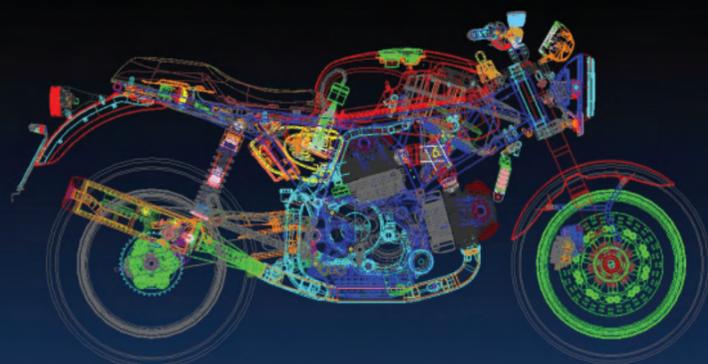
На ходу

В отличие от многих других мотоциклов, с которыми мне доводилось иметь дело, к характеру GT1000 я привык моментально. Впервые сев в седло, я тут же почувствовал себя уверенно и удобно. «Спорт Классик» – мотоцикл невысокий и довольно легкий, и ездить на нем приятно по любым дорогам. Благодаря четкой управляемости и моментальным реакциям, он прекрасно подходит для городских улиц; чуть прибавил газу – и можно смело лавировать между машинами. Кстати, рычаг сцепления, от которого стонет множество владельцев Ducati, на этой модели гораздо мягче. Он, конечно, все равно туговат, но, по крайней мере, рука после поездки на GT1000 не болит.

На «Спорт Классик» устанавливают двухцилиндровый двигатель Desmodue объемом 992 см³ с двумя свечами на цилиндр и воздушным охлаждением (такой же, как на моделях Monster, Multistrada

и Super Sport). Мотоциклисты полюбили этот мотор за его потрясающую надежность и огромный запас крутящего момента. Как принято у Ducati, клапана в головке блока здесь десмодромные, то есть открываются и закрываются при помощи механического привода, что обеспечивает особый, характерный для Ducati звук. Двигатель быстр и силен, однако прощает почти что любые огрехи. Я попросил нескольких знакомых прокатиться на GT1000, и все как один расхваливали мотор. Те кто похулиганит, говорили, что с такой мощностью под седлом того и гляди что-нибудь нарушишь. А я, отнюдь не гонщик по натуре, спокойно наслаждался ездой и приятным чувством ускорения после светофоров или на обгонах.

С учетом того, что для многочасовых пробегов по трассе GT1000 не предназначен, седло у него очень удобное. Да, где-то через полтора часа от него начинаешь уставать, но несильно. Так что не ▶



Замысел

в основу семейства «Спорт Классик» легла замечательная идея – построить мотоциклы в ретро-стиле, но с современным мотором и по самым новым технологиям.

Двигатель

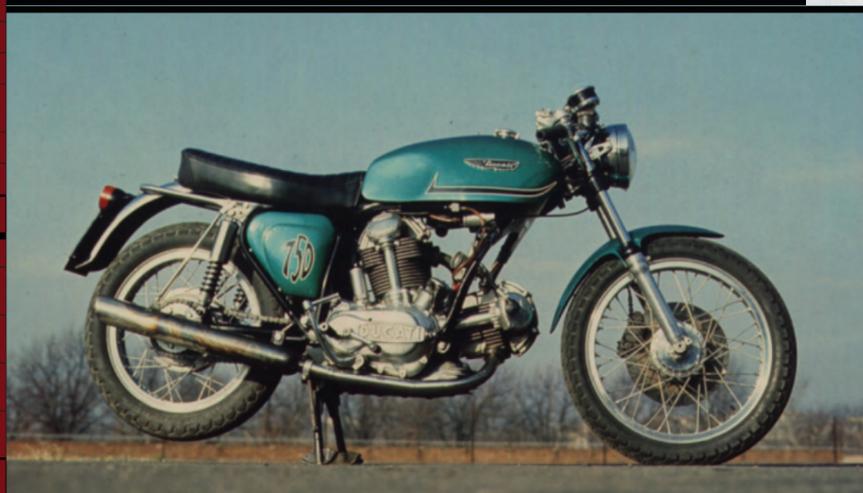
ТИП	L-образный, двухцилиндровый, 2 клапана на цилиндр, десмодромный привод, воздушное охлаждение
ОБЪЕМ	992 см ³
ДИАМЕТР ЦИЛИНДРА x ХОД ПОРШНЯ	94 x 71,5 мм
СТЕПЕНЬ СЖАТИЯ	10:1
МАКС. МОЩНОСТЬ	67,7 кВт - 92 л.с. при 8000 об/мин.
МАКС. КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ	91,1 Нм – 9,3 кг/м при 6000 об/мин.
ВПРЫСК ТопЛИВА	Электронная система впрыска Marelli, диаметр впускного коллектора 45 мм
ВЫПУСКНАЯ СИСТЕМА	Из нержавеющей стали с хромовым покрытием
УРОВЕНЬ ВЫБРОСОВ	Euro 3

Трансмиссия

КОРобКА ПЕРЕДАЧ	6-ступенчатая
ПЕРЕДАТОЧНЫЕ ЧИСЛА	I – 37/15, II – 30/17, III – 27/20, IV – 24/22, V – 23/24, VI – 24/28
НАЧАЛЬНАЯ ПЕРЕДАЧА	Отношение между прямыми зубчатыми колесами – 33/61
ГЛАВНАЯ ПЕРЕДАЧА	Отношение между «звездочкой» и кольцевым зубчатым колесом – 15/39
СЦЕПЛЕНИЕ	Многодисковое в масляной ванне с гидравлическим приводом

Шасси

РАМА	Стальная трубчатая
КОЛЕСНАЯ БАЗА	142,5 см
УГОЛ НАКЛОНА РУЛЕВОЙ КОЛОНКИ	24°
УГОЛ ПОВОРОТА	32°
ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА	Вилка Marzocchi перевернутого типа, диаметр 43 мм
ХОД ПЕРЕДНЕГО КОЛЕСА	11,9 см
ПЕРЕДНЕЕ КОЛЕСО	Спицованное с хромированным стальным ободом, 3,5 x 17
ПЕРЕДНЯЯ ШИНА	120/70 - 17 камерного типа
ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА	Маятниковая с двумя амортизаторами и пружинами с предварительной нагрузкой
ХОД ЗАДНЕГО КОЛЕСА	13,2 см
ЗАДНЕЕ КОЛЕСО	Спицованное с хромированным стальным ободом, 5,50 x 17
ЗАДНЯЯ ШИНА	180/55 - 17 камерного типа
ПЕРЕДНИЙ ТОРМОЗ	2 диска (диаметр 320 мм), плавающие двухпоршневые скобы (диаметр 30-32 мм)
ЗАДНИЙ ТОРМОЗ	1 диск (диаметр 245 мм), плавающая однопоршневая скоба (диаметр 34 мм) со спеченными колодками
ЕМКОСТЬ БАКА	15 л (3,5 л – резерв)
МАССА	185 кг
ВЫСОТА ПО СЕДЛУ	82,8 см
МАКС. ВЫСОТА	105,9 см
МАКС. ДЛИНА	217,9 см

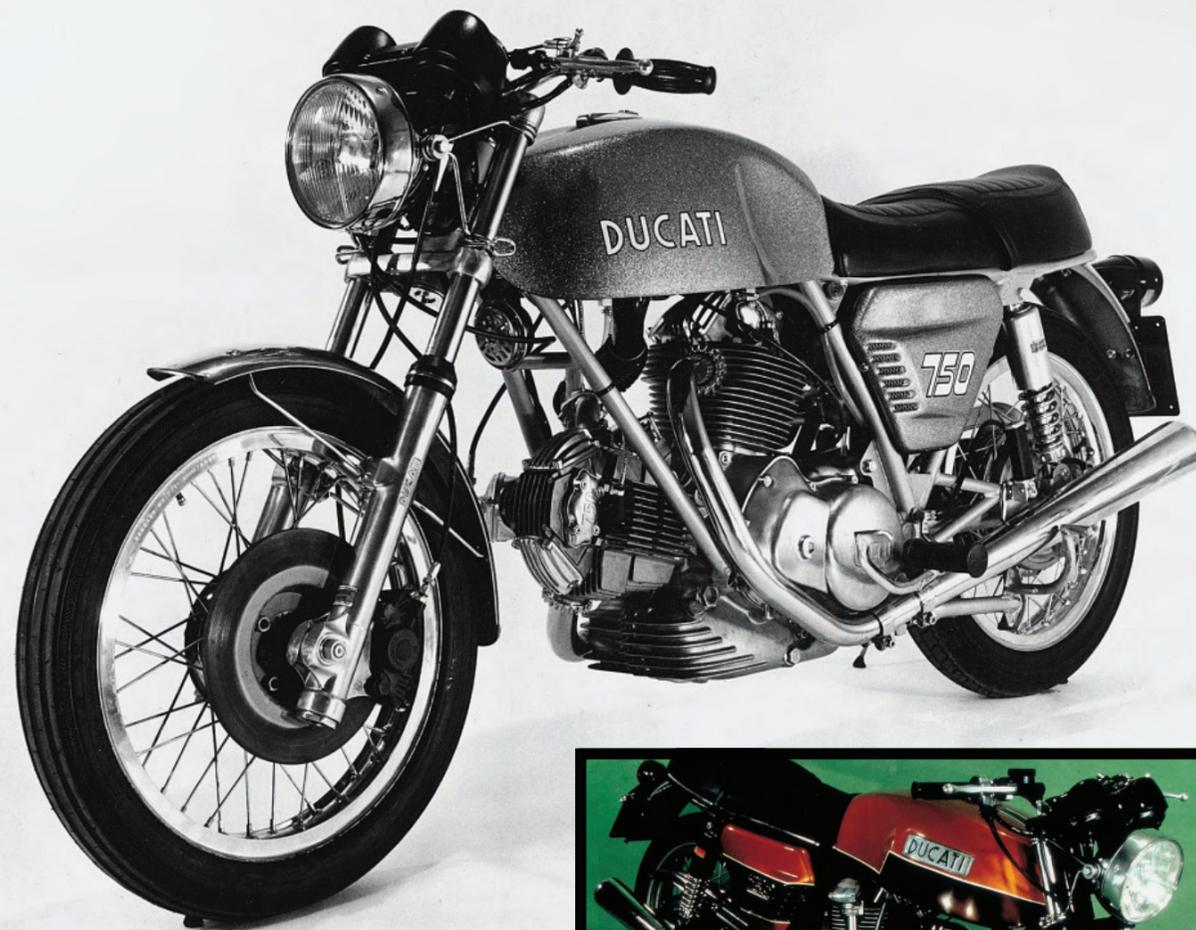


придется останавливаться, чтобы размяться. Кстати, об остановках: тормоза у GT1000 отличные и хватают намертво. GT1000 – очень красивый мотоцикл. Любуясь его стильными формами, люди на улицах замирают на месте и провожают его томными взглядами, но бесподобный двигатель в мгновение ока унесет вас от непрошенных зевак.

Назад в будущее

Надо сказать, в основу семейства «Спорт Классик» легла замечательная идея – построить мотоциклы в ретро-стиле, но с современным мотором и по самым новым технологиям, чтобы ездока до нужного места они доставляли быстро, безопасно и с комфортом. Но Sport Classic GT1000 – это еще и мощная многоцелевая машина, гарантирующая удовольствие от вождения.

Я влюбился в GT1000. Когда настало время возвращать его Ducati, мне было грустно с ним расставаться. Мотоцикл получился великолепный, и он еще долго не сойдет с конвейера. Конечно, классическая внешность GT1000 вызывает ассоциации с прошлыми эпохами, но, будьте уверены – это современный мотоцикл, которому с лихвой хватает «подхвата» на низах и скорости на верхах, чтоб удовлетворить почти что любые запросы. ◻



Дизайн

GT1000 навевает ассоциации с вышедшим в 1971 г. Ducati GT750, чей стиль и ездовые данные стали ориентиром для многих поколений Ducati. Характерный открытый корпус, обнажающий фирменную трубчатую раму, и чудовищный мотор, стали неувядающей классикой. Взгляните на топливный бак с выемками для коленей, на хромированные выхлопные трубы по обеим сторонам – о старом добром ретро говорит каждая деталь, но стоит завести двигатель, как разговоры тонут в мощном реве



Ducati - очень красивый мотоцикл. Любуясь его стильными формами, люди на улицах замирают на месте и провожают его томными взглядами, но бесподобный двигатель в мгновение ока унесет вас от непрошенных зевак