

MEDIUM TWIN

Еще пару лет назад судьба компании Aprilia была сплошь покрыта туманом, а на чашах весов лежали банкротство и мезальянс с компанией побогаче...

К радости многих, наиболее пессимистичный сценарий в жизнь не воплотился, а Aprilia, попав "под крылышко" Piaggio, начала "отжигать" по полной. Сотрудникам отдела НИОКР "развязали руки", что вылилось в практически полное обновление существующего модельного ряда, а также привело к появлению нескольких абсолютно новых моделей, способных потрясти представления мотообывателей и вызвать одобрителные возласы у специалистов.

Текст: Денис Лось

Фото: Aprilia S.p.A.

О сумасшедшей паре SXV/RXV вы уже знаете. Эндуро и супермотард не только разработаны с чистого листа, но и оснащены новым революционным V-образным силовым агрегатом объемом 450 (550 см³), не имеющих аналогов в мировой мотоиндустрии. Литровые RSV1000R и Tuono1000 с двигателями Rotax в представлениях и вовсе не нуждаются. Все бы хорошо, да вот середины модельного ряда у Aprilia не было вовсе. То есть, после 125-ти кубовых двухтактных моделей сразу шли литровые "монстры", тогда как поклонники байков поскромнее были вынуждены "курить в стороне".

Времена меняются: инженеры компании распылялись до того, что выдали "на гора"

среднекубатурный стритфайтер, буквально нашпигованный новейшими технологическими изысками — Aprilia SL750 Shiver.

Конкурентам и вправду, есть от чего трепетать. Новинка впитала в себя весь многолетний опыт компании по созданию экстремальной техники, а также новейшие разработки инженеров компании.

Начнем с того, что мотоцикл оснащен абсолютно новым 750-ти кубовым V-образным двигателем. При его проектировании многое позаимствовали у V60 Magnesium, но назвать его





Наконец-то мы дождалась среднекубатурной Aprilia. Не за горами спортбайк?



Компания все активнее внедряет комбинированные конструкции, сочетающие малый вес, высокую жесткость и компактные размеры



Вынесенный на правую сторону амортизатор смотрится просто отлично, при этом конструкторы уверяют, что это решение полезно не только с эстетической точки зрения



Эти "иерихонские" трубы, должно быть, источают непередаваемый звук. Aprilia впопыху выпустить синглы с записью грохота V-шек, чтобы привлечь покупателей

уменьшенной копией литрового движка нельзя. Развал цилиндров в 90 градусов — самое очевидное, но далеко не единственное отличие нового силового агрегата от Magnesium. На каждый цилиндр приходится четыре клапана и два распредвала, приводимых комбинированным шестеренчато-цепным приводом. По словам конструкторов, такой привод позволяет повысить надежность системы, точность работы ГРМ и, одновременно, сделать двигатель более компактным. Диаметр поршня существенно превосходит ход, так что этот двигатель должен быть в достаточной мере "крутильным". На каждый цилиндр приходится по паре свечей и дроссельных заслонок. Более того, Aprilia SL750 Shiver стала первым стритфайтером, оснащенным системой Drive by Wire.

Проще говоря, привод дроссельной заслонки теперь не имеет прямой связи с ручкой газа и осуществляется не при помощи тросика, а посредством электропривода. Электроника неустанно отслеживает обороты двигателя, положение ручки газа и выбранную передачу, на основе этих данных осуществляя управление заслон-

ками. Слышанное ли дело: до сих пор в серийном виде эта система была доступна только владельцам Yamaha R6R, да новой R1 2007 модельного года, а тут — стрит среднего класса! Эти достижения безудержного технологического прогресса дали возможность насытить моментом низкие и средние обороты, а также достигнуть впечатляющих пиковых показателей (как для этого типа силовых агрегатов). Максимальная мощность 90-градусного движка достигается при 9000 об/мин и составляет 95 л.с. Крутящий момент "ломовым" не назовешь, но 81 Нм при 7000 об/мин вызывают, как минимум, уважение. Все управляющие элементы двигателя объединены в единую систему при помощи универсальной шины CAN, что позволило избавиться от метров "капусты" из проводов и заменить их всего двумя кабелями.

Выпускная система мотоцикла полностью выполнена из нержавеющей стали. Пара коллекторов сходится под хвостом байка в глушитель, увенчанный парой треугольных "сопел".

Ходовая часть мотоциклов Aprilia может служить примером для инженеров всех без исключения мировых производителей мотоциклов. SL750 стал квинтэссенцией опыта ком-



ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ**Aprilia SL 750 Shiver****ДВИГАТЕЛЬ**

V-образный	двухцилиндровый,
четырёхтактный, развал цилиндров 90°, DOHC,	четыре клапана в две свечи на цилиндр,
жидкостного охлаждения	
Рабочий объем, см ³ :	749,9
Диаметр/ход поршня, мм:	92x56,4
Степень сжатия:	11:1
Макс. мощность, л.с.	95
при об/мин	9000
Макс. крутящий момент, Нм	81
при об/мин	7000

ТРАНСМИССИЯ

КПП:	6-ти ступенчатая
Привод:	цепью
Сцепление:	многодисковое, в масляной ванне

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама: комбинированная из алюминия и стали

ПОДВЕСКА

Передняя:	телескопическая вилка перевернутого типа, диаметр перьев 43 мм
Ход подвески, мм:	120
Задняя:	маятниковая с моноамортизатором
Ход подвески, мм:	130

ТОРМОЗА

Передний:	два диска диаметром 320 мм, четырехпоршневые суппорты
Задний:	один диск диаметром 245 мм, двухпоршневой суппорт

РАЗМЕРЫ И МАССА

Длина, мм:	2066
Высота, мм:	1132
Высота по седлу, мм:	810
База, мм:	1449
Топливный бак, л:	15
Сухой вес, кг:	189

ШИНЫ

Передняя:	120/70 ZR 17
Задняя:	180/55 ZR 17

пани в области проектирования и изготовления рам. Здесь вы не найдете ставшей уже такой привычной алюминиевой "диагонали". Вместо этого инженеры применили комбинированную раму, ранее знакомую нам по моделям SXV/RXV. Верхняя ее часть выполнена из труб и соединена с алюминиевыми боковинами при помощи высокопрочных болтов. В итоге получили чрезвычайно легкую и жесткую конструкцию, которая, благодаря короткому двигателю, вышла еще и очень компактной. Вообще, ходовой части инженеры уделили самое пристальное внимание, сосредоточившись на том, чтобы сделать ее как можно компактнее. Именно с этой целью (а не из чисто эстетических соображений) амортизатор разместили справа, освободив место для выпускного коллектора, а также избавив амортизатор от излишней тепловой нагрузки. Кстати, нетривиальное расположение амортизатора потребовало установки асимметричного маятника, но это ничуть не испортило байк. Более того, представители Aprilia заявляют, что алюминиевый маятник является самым жестким в классе.

43-х миллиметровая вилка перевернутого типа может запросто стать объектом зависти со стороны владельцев мотоциклов-конкурентов, особенно, когда они увидят, что на ней установлены радиальные четырехпорш-

невые тормоза с 320-ти миллиметровыми дисками (к слову, точно такая тормозная система используется и на RSV 1000R). 245-ти миллиметровый задний диск работает в паре с двухпоршневым суппортом. Естественно, обе тормозные магистрали армированы.

Сегодня заводской стрит-файтер — это уже не просто лишенный пластика спортбайк, ведь в этом классе битва идет не только за превосходство в технологиях и характеристиках, но и в дизайне. О технологиях было сказано выше, а вот фото в полной мере доказывают, что Shiver, если и не затмит гениальное творение Тамбурины MV Agusta Brutale то, без труда займет место сразу за ним. "Тающая" льдинка фары головного света, воздушная, как будто не существующая рама, треугольные "факелы" глушителей... В этот байк запросто можно влюбиться!

В Aprilia SL750 Shiver конструкторам удалось удивительным образом привести форму в соответствие с содержанием. По нынешним временам, когда внешние эффекты ценятся больше, это дорогого стоит!

Отдельное спасибо "априлиевцам" и вечный респект за новый движок. С его появлением чаяния поклонников марки о среднекубатурном спортбайке могут стать реальностью уже в ближайшее время, так что будем ждать!

