

ФОРМУЛА УСПЕХА

Невероятный все-таки народ итальянцы! Весь мир дружно навесил на них ярлык бесшабашной и несерьезной нации, а они — возьми да и плюнь на подобные условности. Не глядя на остальных, они просто создают самые красивые в мире соборы, картины, наряды, автомобили и, конечно же, мотоциклы.

И пусть говорят, что японцы делают надежнее, немцы солиднее, а у американских мотоциклов присутствует "истинный дух свободы"(!!), но никто и никогда не сможет убедить меня в том, что кто-то делает байки более красивые, вкладывает в них больше души и наделяет их более впечатляющими характеристиками, чем итальянцы.

Текст: Денис Лось

Фото: Aprilia S.p.A.

Мотоциклетная история этой страны настолько богата и многогранна, что вряд ли представляется возможным однозначно выделить какую либо марку, мотоцикл или личность... Эти страницы писались на протяжении столетия и каждый эпизод лег неповторимой нитью на полотно мотоциклетной славы страны.

Так уж повелось, что самыми яркими эпизодами становятся спортивные победы и завоевания.

В последнее время победы итальянских байков были результатом более чем успешного развития темы V-twin'ов. Конечно же, первым делом на ум приходят парни из многочисленных "банд" Ducatisti, но ведь не "десмо" единым жива Италия! Есть на просторах Аппенин компания, столь же усердно культивирующая схему V, и это, как вы уже догадались, Aprilia.

К слову, в сфере спортбайков у компании сложилась презанятнейшая ситуация. После "малышей" в лице Aprilia RS 50/125 в модельной гамме сразу идет "Король-литр" Mille. И вот уже здесь "творческая жилка" итальянских конструкторов проявилась по полной программе, наполнив гамму Mille множеством разнообразных модификаций. Философия у всех вариантов этого спортбайка одна: подарить владельцу возможность реализовать максимум того, что может предложить настоящий итальянский мотоцикл. А модификаций

несколько по одной только причине — возможности то у всех разные...

Если так сложилось, что ваше драйверское мастерство, личные амбиции и финансовые возможности переросли "просто" RSV1000, то вам следует обратить взор на вершину модельного ряда Aprilia, его жемчужину: Aprilia RSV 1000R Factory.

Итак, чем же обернется для потенциального владельца приставочка Factory в названии байка?

Прежде всего, обращают на себя внимание элементы подвесок. Вопрос конкурентоспособности байков даже высокого класса зачастую упирается не столько в изощренность конструкции, сколько в себестоимость мотоцикла, при этом зачастую первыми "под нож" попадают подвески. К счастью, при реализации данного проекта дамоклов меч экономии не висел над головами конструкторов, и они позволили себе, что называется, "отвести душу". В последнее время у инженеров итальянских компаний сложились более чем теплые отношения со шведами из Ohlins. Не желая нарушать традиции столь приятного сотрудничества, Aprilia тоже обратилась к скандинавскому гурму подвесок и, надо сказать, не прогадала. Впереди "обосновалась" телескопическая вилка перевернутого типа с перьями диаметром 43 мм, покрытыми нитридом титана для снижения потерь трения. Учитывая то, что байк задумывался, прежде всего, для езды в условиях кольце-





вой трассы, то вполне естественно, что вилка располагает полным набором регулировок.

В создании заднего моноамортизатора спецы Aprilia принимали непосредственное участие, причем гоночный опыт команды пришелся как нельзя кстати. В результате получили сверхсовременный агрегат, регулируемый по поджатию, гидравлике отбоя и сжатия, причем отдельно для высоких и низких скоростей. Есть и еще одна интересная фишка родом из гонок. Это возможность регулировать длину амортизатора, изменяя, таким образом, высоту задней части.

Еще одним плодом сотрудничества двух компаний стала тормозная система байка. На этот раз партнером был один из "национальных производителей" Brembo. Эти парни в своем деле "съели собаку", и не одну, но даже им не помешала помощь группы гоночных инженеров Aprilia, готовивших тормоза для гоночных машин MotoGP в классе 250 см³, да и к байкам "королевского" класса они успели приложить руки. Передние двухдисковые тормоза оснащены радиально закрепленными суппортами и плавающими дисками. Благодаря стараниям конструкторов, эффективность тормозной системы практически эталонна, а усовершенствованный процесс обработки тормозных дисков позволил сделать их тоньше, уменьшив неподрессоренные массы. Сзади, один, "как перст", оказывает посильную помощь в торможении ододисковый 220-миллиметровый тормоз.

Вообще, учитывая предназначение мотоцикла, работа над снижением веса машины была проведена



колоссальная. В связи с этим нельзя не упомянуть о новых штампованных дисках, которые, кроме отличного дизайна, выделяются еще великолепными эксплуатационными характеристиками. Так, благодаря прогрессивной технологии штамповки при помощи пресса, создающего давление около 8000 тонн(!), диски получают отменно прочными и жесткими, а также на 25% легче любых самых изысканных литых дисков.

Еще несколько килограмм сбросили, заменив всю пластиковую обшивку на карбоновую "скорлупу".

Благодаря этим титаническим усилиям в борьбе с лишним весом, сухая масса мотоцикла составила 185 кг, что является великолепным результатом для мотоцикла с "литровым" V-twin.

Двигатель RSV Mille R Factory также заслуживает пристального внимания. Основой этого силового агрегата послужил проверенный движок компании V990, однако изменения, внесенные в него настолько серьезны, что речь должна идти скорее о совершенно новом двигателе. Теперь он называется V-60 Magnesium и превосходит предшественника по всем параметрам. Пристальное внимание было уделено улучшению наполняемости цилиндров и оптимизации процессов сгорания топлива, для чего

спроектировали полностью новые головки цилиндров. Как всегда, мощность и крутящий момент на низких оборотах являются "больными" местами спортивных мотоциклов, так что эта забота не обошла стороной и конструкторов Mille R Factory. Покопдовав над системой зажигания и аппаратурой впрыска, удалось получить прирост характеристик двигателя в диапазоне 4-6 тысяч оборотов. Если же дать обоим цилиндрам байка "дышать" в полную силу, то на вас обрушится впечатляющий каскад мощности из 138,72 л.с. и 107 Нм крутящего момента. Для того чтобы держать "в узде" все эти "силы" и "ньютон-метры", изменили конструкцию шатунов и механизма привода клапанов, на которые теперь приходится значительно большая нагрузка. Не последнюю роль играет и фирменная система подавления вибраций AVDC (Anti Vibration Double Countershaft). Более мелким и менее значительны усовершенствованиям, внесенным в двигатель, нет числа. Главное, что создателям двигателя удалось добиться действительно впечатляющих характеристик, сделал его мощным, компактным, легким и надежным.

Контроль и управление всем этим технологическим великолепием осуществляет электронная система Siemens VDO. С помощью целой гаммы датчиков в центральный процессор поступает информация о 15 основных параметрах работы двигателя, основываясь на которых, ECU регулирует подачу воздуха, топлива и работу зажигания. Вся полученная таким образом информация передается при помощи универсальной шины CAN на приборную панель, которая кроме чисто информацион-



Система инерционного наддува — не дань моде, а путь получить 3-х процентный прирост мощности



Хвостовик не обременен выпускной системой, благодаря чему выглядит изящно и агрессивно одновременно



Магневая крышка КПП — одна из фишек, благодаря которой двигатель Magnesium получил свое название



Карбон использован везде, где это только возможно. Переднее крыло так же участвует в борьбе за снижение веса





функции исполняет, к тому же, и роль диагностического центра. Кстати, в системе CAN используются всего 2 провода, что позволило коренным образом упростить электрическую начинку байка, да еще впридачу, снизить вес. Нельзя не упомянуть о приятном сюрпризе, который электронщики Aprilia сделали покупателям мотоцикла. Дело в том, что людям, серьезно подходящим к тюнингу своего байка, приходится вместе с установкой спортивного прямого глушителя менять еще и прошивку процессора, обращаясь при этом к дорогостоящим услугам тюнингеров. Владельцы Aprilia RSV1000R Factory изначально избавлены от этих хлопот, так как в центральный процессор еще на заводе закладывают параметры работы с прямоточным тюнинг-выпуском, посему, все, что от вас потребуется — это заехать на фирменную станцию, где в течение нескольких минут чип будет переведен в нужный режим работы.

Двигатель мотоцикла агрегатирован с шестиступенчатой КПП со сближенными пе-

редаточными числами. Благодаря ей, да еще и сухому сцеплению с пневмогидравлическим приводом, удается реализовать сумасшедший потенциал байка. Кстати, именно система PPC (Pneumatic Power Clutch) не дает блокироваться заднему колесу при переключении "вниз" и жестком торможении двигателем.

Основой всего, а так же элементом, соединяющим воедино все то, о чем писалось ранее, является диагональная рама высочайшей жесткости. При ее проектировании основной упор делался на максимально возможную концентрацию всех элементов вокруг двигателя. По заверениям испытателей, это вполне удалось, причем кроме грамотной компоновки агрегатов, благодаря применению алюминий-кремниевого сплава удалось сделать и саму раму невероятно легкой (всего 9650 граммов(!)).

При всем технологическом совершенстве и изощренности этой Aprilia, первый же взгляд на нее заставляет забыть обо всем остальном, как о второстепенном и не имеющем большого значения. Внешний

вид байка ну никак не позволяет говорить об "экстерьере". У Aprilia RSV1000R Factory именно внешность. Самобытная, независимая, стремительная. Этот мотоцикл однозначно хищник и нисколько этого не скрывает. Если смотреть на передний обтекатель "анфас", возникают ассоциации с раскрытой своей капюшон коброй, еще чуть-чуть, и шансов у "жертвы" не будет совсем... Конечно, злопыхатели тут же вставят "свои пять копеек", напоминая, что воздухозаборник похож на тот, что имеет Honda VTR SP2, но как ни крути, а строгому японскому конкуренту трудно тягаться с изящной, яркой и самобытной итальянкой. О крутом "нраве" мотоцикла говорит вычурный рельефный топливный бак, и скульптурно вылепленный хвостовик со светодиодным стоп-сигналом и поворотниками. Жирную точку в дизайне ставит внушительного вида выпускная система, две исполинские "банки" которой не прячутся стыдливо под седлом, а гордо выставлены на всеобщее обозрение. К слову, звук они издают тоже непередаваемый.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

МОДЕЛЬ

Aprilia RSV1000R Factory

ДВИГАТЕЛЬ

2-цилиндровый V-образный V60
Magnesium, четырехтактный, жидкостного
охлаждения, четырехклапанный

Рабочий объем, см³ 997,62

Диаметр/ход поршня, мм 97x 67,5

Степень сжатия 11,8:1

Макс мощность, л.с. 138,72

при об/мин 9,500

Макс крутящий момент, Нм 107

при об/мин 7500

ТРАНСМИССИЯ

КПП 6-ти ступенчатая

Сцепление многодисковое сухое,
с гидropневматическим приводом

Привод цепью

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама диагональная алюминиевая

ПОДВЕСКА

Передняя телескопическая
вилка перевернутого типа Ohlins

Задняя маятниковая
с моноамортизатором Ohlins

ТОРМОЗА

Передний два плавающих диска,
диаметром 320 мм

Задний однодисковый,
диаметром 220 мм

РАЗМЕРЫ И МАССА

Длина, мм 2035

Высота, мм 1145

Высота по седлу, мм 810

Колесная база, мм 1418

Топливный бак, л 18

Резерв, л 4

Сухой вес, кг 185

ШИНЫ

Передняя 120/70 ZR17

Задняя 180/55 ZR17 (или 190/50 ZR17)

Цена 19067 евро

Итак, стоит ли этот мотоцикл тех денег, которые за него просят и тех слов, которые я излил на страницы журнала? Однозначно — да! И дело здесь не в вопросах практичности или ценах на "расходники". Даже характеристики вторичны, хотя они великолепны и вряд ли оставят кого-нибудь равнодушным. Дело в ауре, которую способен излучать итальянский мотоцикл... Он живой, и общается с хозяином на только им двоим доступном языке. Он способен умчать за границу реального, превратив ваши 70% воды в 101% адреналина, кайфа, бензина и еще черт знает чего. Он заставляет мозг работать на уровне рефлексов, забытых в далекой древности, отбрасывая мысли о сущем прочь.

Его зовут Aprilia RSV1000R Factory. Вспомните об этом имени, когда захотите коренным образом изменить жизнь. Он не откажет, это точно.

