

Популярность супермотардов растет невероятными темпами, и уже давно перешла из разряда молодежных увлечений во всемирную индустрию. Естественно, для того, чтобы многочисленные фирмы и фирмочки, выпускающие уже готовые супермотарды или тюнинг-комплекты для их постройки, могли выяснить "кто круче", организовывались различные "клубные" гонки и междусобойчики, постепенно выросшие до чемпионатов Европы и Мира, причем победа в них не менее престижна, нежели в чемпионате "Супербайк" или кроссовом первенстве.

Текст: Денис Лось  
Фото: Aprilia S.p.A.



До сих пор в мировом чемпионате на вершине классификации прочно обосновались пилоты, выступающие на австрийских KTM и итальянских Husqvarna. По мере сил им противостоят "банды" на Yamaha, Husaberg и TM, но в борьбу гигантов "по-взрослому" им пока вмешаться не удается.

Именно в период такой непростой "фронтальной" ситуации на трассы чемпионатов решила выйти итальянская Aprilia. Естественно, что для победы над искусственным и подготовленным противником нужно нечто большее, нежели желание или амбиции. Инженеры компании это прекрасно осознавали. После всестороннего анализа техники конкурентов спецы Aprilia пришли к выводу, что пытаться побить соперников их же оружием, то бишь при помощи одноцилиндрового мотарда с кроссовыми корнями, вряд ли удастся. Посему затеяли ни много, ни мало — революцию.

Прежде всего, отказались от самой идеи сделать что-нибудь с одноцилиндровым движком. Несмотря на то, что такая схема активно и бесшумно применяется практически всеми производителями, а ее развитие уже практически достигло своего совершенства, недостатки большекубатурных "одностволок" прекрасно известны: это и большие инерционные массы, и высокая вибронегруженность. В то же время, многое прощается за отличную моментную характеристику и небольшую массу подобных силовых агрегатов. Что же можно противопоставить этой испытанной годами конструкции? Покумекав месяц-другой, пришли к выводу, что лучше





# СУПЕРБОЕЦ



традиционного для Aprilia V-образного двигателя может быть только... V-образник нового образца, революционный силовой агрегат, по всем статьям превосходящий традиционные "одностволки". Ну и что с того, что доселе такого никто не делал?

С такими мыслями взялись за работу, и через некоторое время посетителям миланского моторшоу 2003 года предстал

с о -

вершено невероятный V-образный силовой агрегат объемом 450 см<sup>3</sup>, настолько компактный, что даже "одностволка" подобного объема казалась великоватой. Для того, чтобы достигнуть таких чудес миниатюризации, применили сверхкомпактные головки цилиндров с одним распредвалом и четыремя титановыми клапанами на цилиндр. В приводе ГРМ использовали малошумную цепь. Не меньше поражает и рекордно малый вес двигателя (и это притом, что даже на гоночном мотоцикле он оборудован электростартером!), достигнутый благодаря применению таких конструктивных материалов, как алюминий, магний и титан.

Малый размер позволил без проблем установить этот двигатель на гоночный супермотард, а чуть позже — и на кроссовый мотоцикл. Титановые клапаны, кардинальное уменьшение инерционных масс и значительно более уравновешенная V-образная схема позволили довести обороты двигателя до 14000, а его мощность до 70 л.с.! Характеристика как раз для асфальтового бойца супермото, да и в величине крутящего момента инженеры практически ничего не потеряли. Еще один серьезный аргумент в споре с соперниками — новая электронная система управления двигателем, программное обеспечение которой было разработано собственными специалистами Aprilia. Двигатель агрегирован с пятиступенчатой КПП, причем система смазки имеет два отдельных контура, один из которых питает двигатель, а второй — коробку передач. Работу с КПП в бешеном ритме гонки Супермото обеспечивает многодисковое сцепление с гидравлическим приводом.

Ультралегкая прямоточная выпускная система разработана компанией Leo Vince и размещена под "хвостом" мотарда, так что на первый взгляд ее и вовсе нет.

Для этого чуда двигателестроения (по-другому и не скажешь) нужна была ходовая часть, способная достойно реализовать невероятный потенциал силового агрегата, и эта задача была с успехом решена.







В очередной раз итальянцы поразили нестандартностью подхода. В отличие от традиционной замкнутой трубчатой рамы, они создали нечто футуристическое, что можно было ожидать увидеть на спортбайке, но никак не на супермотарде: пространственная трубчатая рама напоминает "птичью клетку" и состоит из стальных и алюминиевых труб и алюминиевого подрамника. Двигатель подвешен под рамой и снизу защищается мощным алюминиевым поддоном. Невероятно, но и 8,5-литровый топливный бак также находится под рамой и закреплен за левым радиатором системы охлаждения, так что на привычном месте только заливная горловина. Там, где по всем прогнозам должен был находиться бак, размещен воздушный фильтр и "мозги", то есть блок управления двигателем. Все скомпоновано чрезвычайно компактно, что в купе с отзывчивым и значительно менее инерционным двигателем позволяет говорить о великолепной управляемости мотарда.

При виде элементов подвесок у любого мало-мальски интересующегося мотоциклами человека также должно начаться обильное слюновыделение. Передняя телескопическая вилка перевернутого типа с перьями исполинского диаметра 48 мм разработана специалистами компании и (кто бы сомневался!) и регулируется по всем мыслимым параметрам. Авторство задней маятниковой подвески также принадлежит конструкторам компании Aprilia, причем в отличие от "КТМовской" системы PDS, в которой прогрессивность характеристик достигается без применения рычажной системы, в итальянском прочтении она (то бишь, рычажная система) присутствует. Что касается амортизатора, то этим узлом мотард SXV "осчастливила" компания Sachs.

Столь необычные решения потребовали тщательной доводки и доработки, при-





чем, поначалу в штате компании не было пилотов, способных тестировать и доводить подобную технику, так что первые "детские болезни" лечили при участии молодого пилота Aprilia, участвующего в чемпионате мира в классе 125см<sup>3</sup>, Алекса ди Анджелиса. Огромный опыт пилота GP помог привить новорожденному мотоциклу необходимые качества для асфальтовых битв, а дальше мотардом Aprilia SXV занялись уже "профильные" специалисты, по совместительству пилоты компании в чемпионате мира, Массимо Манцо (класс S1), Джером Жирадо (класс S2) и Фредерик Булле (класс S2). Это интернациональное трио вихрем ворвалось на трассы мирового первенства, да так бесцеремонно, что их вернее было бы назвать бандой. Шутка ли, в дебютном сезоне 2004

года Джером Жирадо уверенно стал чемпионом в классе S2, а его напарник Булле занял 6-е место в генеральной классификации. Массимо Манцо в одиночку защищал честь компании в старшем классе S1, выступая на 550-кубовой версии SXV 5.5, и стал 6-м. В кубке конструкторов Aprilia прочно укрепилась в тройке, что, согласитесь, для дебютанта, выставившего всего три байка в двух классах — феноменальный результат.

Вот такой необычный зверь, эта Aprilia SXV 4.5, бескомпромиссный боец, воин асфальтовых трекков. О стоимости такого аппарата нечего и говорить — она весьма и весьма велика. Однако расстраиваться не стоит, ведь этот двигатель, скорее всего, в скором времени "пропишется" в раме серийного мотарда или эндуро, да и местечко легендарной RS250 до сих пор пустует...

**M**



## ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

### МОДЕЛЬ

Aprilia SXV 4.5

### ДВИГАТЕЛЬ

Двигатель двухцилиндровый, V-образный с развалом цилиндров 77°, четырехтактный, четыре клапана на цилиндр

Рабочий объем, см<sup>3</sup> .....450

Макс. мощность л.с. ....70

### ТРАНСМИССИЯ

КПП .....5-ти ступенчатая

Привод .....цепь

Сцепление .....многодисковое, с гидравлическим приводом

### ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама .....пространственная, из стальных и алюминиевых труб

### ПОДВЕСКА

Передняя .....телескопическая вилка, перевернутого типа Aprilia, диаметром 48 мм

Задняя .....маятниковая, с промежуточной рычажной системой и моноамортизатором Sachs

### ТОРМОЗА

Передний .....однодисковый, с плавающим лепестковым диском, диаметром 320 мм

Задний .....однодисковый, с лепестковым диском, диаметром 240 мм

### РАЗМЕРЫ И МАССА

Топливный бак, л .....8,5

### ШИНЫ

Передняя .....3.50 x 16

Задняя .....5.00 x 17

Цена .....заоблачная!

