



...И АСФАЛТ  
В КОВРИК

ДЕНИС ЛОСЬ



В ДАЙТОНЕ, ГДЕ ИТАЛЬЯНСКАЯ КОМАНДА НА APRILIA TUONO 1000R ВЫИГРАЛА СЛОЖНЕЙШУЮ ПЯТИСОТКИЛОМЕТРОВУЮ ГОНКУ, АСФАЛТ ЕЩЕ НЕ УСПЕЛ, КАК СЛЕДУЕТ, ОСТЫТЬ, А ЭТОТ ДЕМОНИЧЕСКИЙ БАЙК УЖЕ ПОПАЛ В МОИ ЗАГРЕБУЩИЕ РУЧКИ! МОЯ APRILIA TUONO 1000R ОТЛИЧАЕТСЯ ОТ ЧЕМПИОНСКОЙ ТОЛЬКО НАЛИЧИЕМ ЦИВИЛЬНОЙ СВЕТОТЕХНИКИ ДА ОТСУТСТВИЕМ СПОНСОРСКИХ НАКЛЕЕК, А ТАК «ЧИСТОТА ЭКСПЕРИМЕНТА» СОБЛЮДЕНА.

Конечно, я не отказался бы провести пару дней за рулем этой красавицы где-нибудь на извилистых дорожках альпийских предгорий или на треке в Мизано. Но мой творческий порыв на корню задушен прижимистой бухгалтерией. Так что вместо Италии меня ждали старые добрые улицы родного Киева.

Если кто не знает – Aprilia Tuono 1000R – это производная от superbайка Aprilia Mille R. Поэтому, глядя на байк со стороны «кормы», различий тебе не найти. Здесь все то же острое жало, увенчанное кристаллами стоп-сигнала и поворотников, зато в остальном имидж байка существенно изменился. Потеря почти всего пластика – это мелочи по сравнению с тем, что сотворила замена обтекателя на крохотный «мини-бикини» щиток. Умеренно-агрессивный вид сменился неприкрытым вызовом, с которым на окружающих смотрят глазки «насекомого». А «усики»-зеркала вообще превращают его в злобную стрекозу. Да уж, это не «зализанная» японская техника!

Собственно, кто будет плакать по пластику, когда взору открывается такой движок! Итальянцы остаются, верны себе и продолжают культивировать тему V-образной двойки в пику «рядникам» страны Восходящего солнца. И, поверь, им есть чем гордиться! Мотор, а точнее силовой агрегат, выполнен из магниевого сплава, клапаны приводятся комбинированным шестеренчато-цепным механизмом. Облегченные

ФОТО КОНСТАНТИНА КОТЕЧКО



шатуны, клапаны увеличенного диаметра и новый 16-разрядный управляющий процессор позволил получить из 997 кубиков объема 139 л.с. и 107 Нм. На практике это означает, что мощности, не говоря уже о крутящем моменте, достаточно в любой ситуации, при любых оборотах. Так что пора в седло!

**П**ока бортовой компьютер тестирует системы мотоцикла, есть время познакомиться с приборами. Судя по всему, создатели считают, что нужды излишне часто обращаться к «приборке» нет. Главенствует здесь большой аналоговый тахометр, а жидкокристаллический экран (на который выводятся все мыслимые и не очень показатели, включая счетчик кругов) исполняет роль верного оруженосца. Тем временем байк уже давно прогрелся (еще бы, при 38 градусах в тени!), а это значит, что пора пугать водителей консервных банок. Не подумай, что я такой уж мотохулиган. Нет, я не Доктор Зло. Просто на тестируемой Tuono 1000R установлен титановый тюнинг-выпуск Akrapovic. Мало того, что этот «прямоток» прибавляет и так неслабому байку еще немного лошадак, так он еще и ревет, как иерихонская труба. На холостых оборотах исполинские банки глушителей издают утробный грохот а-ля дизельный тепловоз. Однако стоит поддать «газку», как слух прохожих и автомобилистов атакуют громовые раскаты итальянского V-образника.

**П**осле двухчасового променада по улицам города и пригороду в очередной раз готов кланяться итальянским специалистам по эргономике. Прямой широкий руль позволяет сидеть, с легким наклоном вперед. Настоящая классика жанра, если бы не подножки, которые оставили аккурат на спортбайковой высоте. Для того чтобы «запилить» их, нужно изрядно попотеть на трекке, про город с его песком на асфальте я вообще молчу. Так что удобно прячу колени в выштамповки на баке и не стараюсь показать смертельный номер окружающим. Здесь есть еще и специальные выемки для локтей, чтобы было удобнее свешиваться в поворотах! Честно сказать,



до этого такую фишку я видел только на Ducati 999, и ее присутствие на Tuono 1000R уже ставит его выше конкурентов. Двигатель и ходовая этого байка составляют великолепный тандем, как говорится, «и низы могут, и верхи хотят». На любое действие рулем мотоцикл откликается мгновенно и с удовольствием. А все потому, что он одинаково легок в управлении, как на малых скоростях, так и при езде «на все деньги». А движок — это песня души! Передачи, конечно, покороче, чем на мотоциклах с рядными «четверками», которые крутятся до заоблачных оборотов. Да и не нужны они здесь. Момент у моторчика столько, что стоит просто открыть дроссель, как получаешь ощутимый «пинок под зад». Мотик просто так выпрыгивает из-под меня на каждой из шести передач. Напор, с которым ускоряется Aprilia Tuono

1000R, просто ошеломляет, и лузер за рулем «рисовой ракеты», который попытался тягаться со мной на одном из проспектов, ощутил это в полной мере. Парень просто остался позади, раскручивая свою «бензопилу», пока я просто валил, как слепая лошадь в гору.

Как я уже говорил, байк довольно прост в управлении, и это может вселить в новичка необоснованное чувство вседозволенности. К счастью, инженеры Brembo поделились с коллегами тормозной системой Serie Oro. Четырехпоршневые суппорты просто вгрызаются в 320-миллиметровые диски, обеспечивая надежное замедление. Чуть ли не на первом же светофоре я поднял байк на переднее колесо, до смерти перепугав водилу, ехавшего за мной. Честно, я не хотел, но Brembo просто «вкапывают» байк в асфальт!



Итого, могу ответственно сказать, что на украинском рынке у японских производителей появился очень серьезный конкурент. На мой взгляд, этот стритфайтер обладает лучшей управляемостью в классе, великолепным силовым агрегатом и изумительным стилем (хотя о вкусах и спорят). Учитывая тот факт, что цена его вполне сопоставима с ценами японских конкурентов, а концептуально соперников у Tuono 1000R и вовсе нет, то есть надежда, что на мотонебосклоне засияет новая звезда. На это раз, made in Italy.

КОНЕЦ



## ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

### ДВИГАТЕЛЬ

Тип	2-DOHC, 4	V-	4-
Объем	997		
Степень сжатия	11,8:1		
Макс. мощность	97/67,5		
Макс. скорость	139/9500		
Момент	107/8500		

### ТРАНСМИССИЯ

КПП	6- <input checked="" type="checkbox"/>
П	<input checked="" type="checkbox"/>

### ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Тип	<input checked="" type="checkbox"/>
-----	-------------------------------------

### ПОДВЕСКА

П	<input checked="" type="checkbox"/>
Вилка	<input checked="" type="checkbox"/>
Задняя	<input checked="" type="checkbox"/>

### ТОРМОЗА

П	4- <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	320
Задняя	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	220

### РАЗМЕРЫ И МАССА

Высота	2025
Высота до сиденья	1100
Высота до подножки	1410
Высота до рукоятки	810
Высота до выхлопа	18
Высота до багажника	185

### ШИНЫ

П	120/70 ZR17"
Задняя	190/50 ZR17"