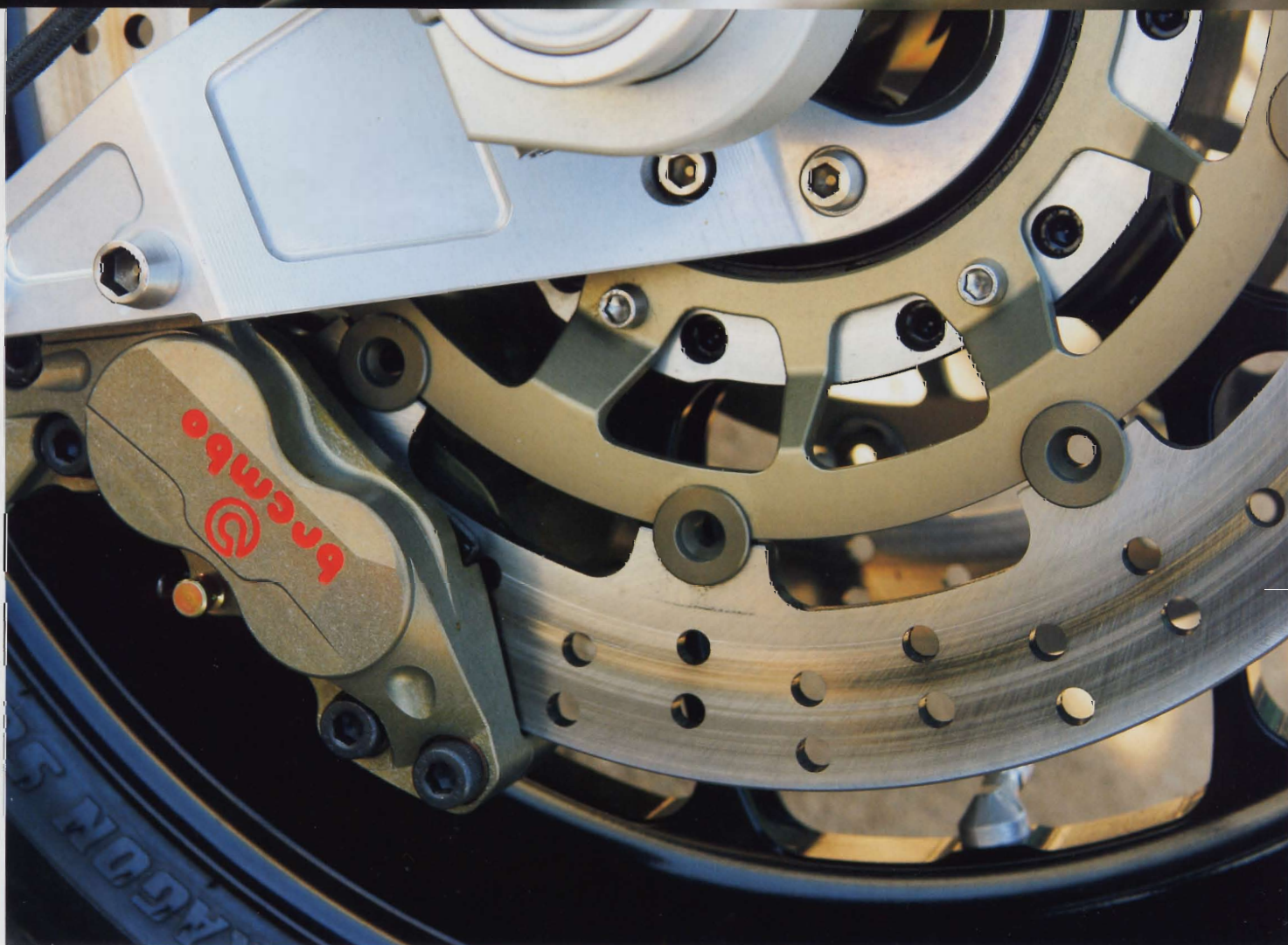




ОПАСНЫЙ virus

ЧИТАТЕЛЯМ «АВТОПИЛОТА» В ОПРЕДЕЛЕННОМ СМЫСЛЕ ПОВЕЗЛО. ВЫ ЧИТАЕТЕ ПЕРВЫЙ В МИРЕ(!) ТЕСТ-ДРАЙВ ЭТОЙ МОДЕЛИ УНИКАЛЬНОГО МОТОЦИКЛА VYRUS. ВСЕГО БУДЕТ ВЫПУЩЕНО ПЯТЬ ТАКИХ БАЙКОВ, А ПОКА СДЕЛАНО ТОЛЬКО ТРИ. НАМ НА ТЕСТ-ДРАЙВ ПОПАЛ МОТОЦИКЛ ПОД НОМЕРОМ ДВА. ПЕРВЫЙ НАХОДИТСЯ В ИТАЛИИ, ТРЕТИЙ ОТПРАВИЛСЯ НА ТЕСТ-ДРАЙВ В АМЕРИКУ, НО МЫ УСПЕЛИ РАНЬШЕ. СКАЗАТЬ, ЧТО ЭТОТ МОТОЦИКЛ УНИКАЛЕН — ЗНАЧИТ, НЕ СКАЗАТЬ НИЧЕГО, И ДЕЛО ЗДЕСЬ ОТНЮДЬ НЕ В СВЕРХОГРАНИЧЕННОСТИ СЕРИИ, А В САМОМ МОТОЦИКЛЕ. ДОСТАТОЧНО НА НЕГО ПОСМОТРЕТЬ. АППАРАТ СЛОВНО СОШЕЛ С ЭКРАНА ИЗ КАКОГО-ТО ФАНТАСТИЧЕСКОГО ФИЛЬМА ПРО НЕ СЛИШКОМ БЛИЖАЙШЕЕ БУДУЩЕЕ...



ТЕКСТ >>>
ПАВЕЛ ФИЛЕНКОВ
ФОТО >>>
ИЛЬЯ ПИТАЛЕВ

С ПЕРВОГО ВЗГЛЯДА НЕ СРАЗУ ПОНИМАЕШЬ, ГДЕ У ЭТОГО мотоцикла передняя, а где задняя часть. Виной тому не только сумасшедший футуристический дизайн модели, но и ее главная особенность — отсутствие передней вилки. Такая подвеска переднего колеса мотоцикла была впервые предложена внуком Г. Маркони — соперника А. Попова в изобретении радио. Внимательное разглядывание конструкции подвески, состоящей из маятникового рычага, в свободном конце которого установлена поворотная ступица, наводит на мысли о хорошо нам знакомых по «волгам» и «газелям» поворотных кулаках передних колес. Похоже, опять итальянцы нас надули.

Мотоцикл изготовлен на весьма небольшой, буквально несколько человек, итальянской фирме с тем же названием — VYRUS. За несколько лет своего существования фирма делала по заказу компании BIMOTO мотоциклы с такими же экзотическими подвесками — Tesi 1D и Tesi 2D. Всего было изготовлено около 70 мотоциклов. Все сотрудники компании VYRUS — профессионалы высочайшей степени, влюбленные в мотоциклы до сумасшествия. Руководитель и владелец компании Антонио Родориго утверждает, что постройка байков для них является всего лишь бизнесом, но при этом в его голосе столько чувств, что невольно сомневаешься в одной лишь материальной заинтересованности.

Сердце байку пересажено от донора, причем донора весьма достойного — Ducati 999R. Напомним, что этот мотоцикл часто привозит к финишу победителей гонок супербайков.

Двухцилиндровый V-образный мотор с впрыском топлива и десмодромным (принудительным двусторонним) приводом клапанов выдает 150 горячих лошадиных сил. Укреплен двигатель в раме из двух параллельных алюминиевых пластин — решение тоже уникальное. Бак, переднее крыло, хвостовое оперение и облицовка глушителей выполнены из кевлара. Спортивное сиденье представляет собой просто резиновую пластину. Колеса подвешены на алюминиевых маятниковых рычагах с регулируемыми амортизаторами. Система штанг передает усилие от руля на поворотную переднюю ступицу. Тормоза, естественно, многопоршневые Brembo, причем на переднем колесе — с двумя плавающими дисками.

Название VYRUS исключительно точно подходит этому мотоциклу: он способен и навсегда заразить собою, и нанести серьезный вред. Обращайтесь осторожно! Хищная агрессивность облика будто предупреждает о грозном потенциале аппарата. Редкий пример единства дизайна и техни-

ческих характеристик, реализованного с подлинным вкусом. Каждый элемент конструкции красив и дизайнерским, и инженерным решением, и качеством исполнения, причем иногда заметно, что исполнение это — ручное.



Агрессивность и бескомпромиссность байка подчеркиваются множеством особенностей дизайна. Это и хищная фара со злобно выдвинутой челюстью, и выступающий вперед туннель воздухозаборника, наводящий на мысли о крупнокалиберном оружии, и мрачное поблескивание неокрашенного кевлара. Глушители, в отличие от предыдущих моделей VYRUS, впервые выведены под седло. Это решение позволило сузить нижнюю часть байка, что дает возможность закладывать его в повороты существенно глубже. Трубы выхлопной системы, оказавшиеся в силу компоновки разной длины, настраиваются для уравновешенной работы цилиндров за счет изменения диаметров. Штанги рулевого управления демонстративно красного цвета настойчиво привлекают внимание к основной особенности байка — отсутствию передней вилки, что само по себе вызывает у любого мотоциклиста легкий ступор. Некоторым диссонансом в облике являются зеркала, указатели поворотов и рамка крепления номерного знака. Мотоцикл настолько спортивен, что эти атрибуты обыденной жизни кажутся несколько неуместными. Уважение вызывает высочайшее качество изготовления всех деталей, хотя кое-где видны следы ручной работы и подгонки. Ну, так это и есть ручная работа, причем уникальная.

Заводим двигатель. Голос мотора полностью соответствует облику байка. Не возникает сомнения, что забота об акустическом комфорте окружающих не являлась первоочередной задачей конструкторов. Ожившая приборная жидкокристаллическая панель предельно лаконична. Здесь, как и положено спортивному мотоциклу, нет не только указателя уровня топлива, но и индикатора нейтральной передачи. Тахометр, спидометр и указатель температуры — вот практически и все. У тахометра нет красной зоны: на предельных оборотах лишь вспыхивает линейка зеленых светодиодов. Ручка газа предельно «короткая» — до полностью открытого состояния менее четверти оборота. Мотоциклисту с похмельным тре-

ГОЛОС МОТОРА ПОЛНОСТЬЮ СООТВЕТСТВУЕТ ОБЛИКУ БАЙКА. ЗАБОТА ОБ АКУСТИЧЕСКОМ КОМФОРТЕ ОКРУЖАЮЩИХ НЕ ЯВЛЯЛАСЬ ПЕРВООЧЕРЕДНОЙ ЗАДАЧЕЙ КОНСТРУКТОРОВ

мором рук или болезнью Паркинсона за управление этим байком лучше не браться. Короткоходовые тормоза очень информативны, а их эффективность наводит на мысль об усилителе, которого, естественно, нет.

Выезжаем на улицы города и сразу понимаем: нет, не для этих условий создавался этот зверь. У мотоцикла оказался огромный радиус поворота, обусловленный не только небольшим предельным углом поворота руля, но и тем, что даже этот угол не может быть реализован полностью — руки упираются в зеркала. Зеркала вообще оказались не очень удобными. Они не только маленькие, но и расположены так, что при городской езде, пока вы не легли на бензобак, в них можно увидеть только собственные плечи. Похоже, что снятие зеркал — первая доработка, которую придется выпол-

VYRUS

ДВИГАТЕЛЬ	БЕНЗИНОВЫЙ DUCATI V2
РАБОЧИЙ ОБЪЕМ (КУБ. СМ)	999
МОЩНОСТЬ (Л.С. ПРИ ОБ/МИН)	150 ПРИ 9750
МОМЕНТ (НМ ПРИ ОБ/МИН)	116 ПРИ 8000
КОРБКА ПЕРЕДАЧ	6-СТУПЕНЧАТАЯ
СУХОЙ ВЕС (КГ)	157
РАЗГОН ДО 100 КМ/Ч (С)	2,5
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ	НЕ ОПРЕДЕЛЕНА
ЦЕНА	€120 000

нить владельцу. Да и зачем они? Все равно никто не догонит. На каждом светофоре мучительно ищем нейтралку, а ручку газа только чуть трогаем, да и этого более чем достаточно. Езда в потоке машин не только не доставляет удовольствия, но и приводит к раздражению — кажется, что все просто стоят.

Находим свободную площадку и пробуем мотоцикл на ней. Байк фантастически устойчив в поворотах. Кажется, что предельного угла наклона для него просто не существует, хотя для настоящего тестирования нужен, конечно, хороший трек, а не пустырь, покрытый растрескавшимся асфальтом. Жесткие подвески настойчиво передают на самые чувствительные органы пилота подробнейшую информацию о качестве дорожного покрытия, а довольно жесткий рычаг сцепления может служить весьма эффективным эспандером для кисти левой руки.

Итак, некое резюме: для этого мотоцикла видятся два разных применения. Первое — быть предметом коллекции, причем в силу своей уникальности эту функцию он способен выполнить в совершенстве. Второе — использование в качестве настоящего спортивного снаряда, но только найдите подходящую трассу и прицеп, на котором вы будете его туда доставлять. Лишь при таких условиях вы сможете раскрыть потенциал аппарата и получить от него настоящее удовольствие.

БЛАГОДАРИМ КОМПАНИЮ «МОТО АРТ ДИЗАЙН СТУДИО» ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННЫЙ НА ТЕСТ МОТОЦИКЛ.



Основная изюминка модели — поворотная передняя ступица — хоть и не является откровением в мире авто- и мотостроения, но неизбежно привлекает внимание, затмевая собою даже славу двигателя Ducati и тормозов Brembo. Удивительно, что столь экзотическое решение не приводит к необычным ощущениям в управлении байком — все реакции знакомы и предсказуемы. Просто они доведены до такой точности, когда количество переходит в новое качество. Этим, собственно, и отличаются настоящие

спортивные мотоциклы от своих серийных родственников, выпущенных для удовлетворения амбиций их владельцев. Этот же аппарат способен не только удовлетворить гордыню, но и соответствовать самым серьезным спортивным требованиям и навыкам пилота. Стоит только заранее подумать о трассах, где можно реализовать эти навыки и потенциал самого байка.