

Все любители мотоциклов слышали и знают о необычном статусе и о высоком престиже марки Ducati. В то же время, мало кто сможет внятно объяснить, что же необычного и эксклюзивного скрыто под обтекателем итальянского мотоцикла. Я искал ответ на этот вопрос очень долго. Читал статьи о преимуществах двухцилиндрового двигателя над четырехцилиндровым, статьи о преимуществах компоновки Ducati, сравнивал технические характеристики...и не находил для себя никакого убедительного объяснения. Первые признаки прояснения по этому вопросу в моей голове появились, когда я начал ездить на кольце. Ездил я на обычном японском Kawasaki, и те недостатки, которые были присущи моему мотоциклу, теоретически отсутствовали у Ducati. Окончательное подтверждение моим мыслям я получил в день этого теста, когда мы попытались узнать, что же собой представляют породистые итальянцы Aprilia RSV 1000R и Ducati 999.

Текст: Валерий Гарбарук

Фото: Michel

ЛИТРОВЫЕ "ШЕСТИСО

Мы решили протестировать двух "итальянцев" с двухцилиндровыми V-образными литровыми моторами, чтобы получить впечатление о том, а) насколько велика "пропасть" между ними и японскими "четверками"; б) насколько они могут отличаться между собой. Ведь обе эти модели являются спортбайками в "гражданском" исполнении, а значит, априори пригодны и для повседневной езды, и для выезда на гоночный трек по выходным. Ведь так и поступают вдумчивые владельцы "спортов": гоняют по треку, а по дорогам просто ездят, получая удовольствие не от скорости, а от самого мотоцикла.

Опытные райдеры знают, что мощность сама по себе не дарит истинного удовольствия от езды. Настоящее удовольствие от мотоцикла можно получить лишь тогда, когда шасси соответствует мотору, когда тормозная динамика адекватна разгонной, когда эргономика не заставляет вспоминать о себе. Мотоцикл может быть мощным или не очень,

маленьким или большим, асфальтовым или внедорожным, но, в любом случае, он должен быть гармоничным, тогда он будет вам нравиться. Но все же мощность двигателя — это самая притягательная строчка в таблице технической характеристики любого спортбайка, ее ищут глазами в первую очередь. Вот и рассмотрим конструкцию обоих мотоциклов, начиная с двигателя.

Силовой агрегат Aprilia разработан при содействии специалистов Rotax и имеет магнеты картер, что само по себе уже не повторяется больше ни у кого в мире. Двухцилиндровый мотор с углом развала цилиндров 60 градусов и четырьмя клапанами на цилиндр, эволюционировав, достался от предыдущего поколения RSV. В 2006 году он получил клапаны увеличенного диаметра и, соответственно, выпускной коллектор увеличенного сечения. Заново перепрограммированная система впрыска топлива теперь обеспечивает чистоту выхлопа по нормам Евро3.

Система инерционного наддува с воздушозаборником, расположенном в центре обтекателя между фарами, на максимальной скорости добавляет еще 3% мощности. Двухцилиндровый V-образный мотор по своей природе порождает сильную вибрацию. Инженеры Aprilia здраво решили, что у них не "Харлей" (у которого вибрации в почете) и оборудовали двигатель балансирующим валом.

Двигатель Ducati 999, это также традиционная для фирмы "двойка", но с углом развала 90 градусов. Двигатель такой компоновки уже много лет устанавливается на этих мотоциклах, причем передний цилиндр лежит горизонтально, а задний, соответственно, стоит строго вертикально. Поэтому чаще всего этот мотор называют L-образным. Традиционные для современных моторов четыре клапана на цилиндр приводятся в действие нетрадиционным десмодромным механизмом. Суть этого механизма в том, что клапаны открываются распределом, как обычно, а вот закрываются



ПЕРЕКРУТКИ"?

ся специальными кулачками, а не пружинами. Преимуществом этого привода клапанов является точное соблюдение фаз газораспределения: на высоких оборотах нет инерционного зависания клапанов. Когда-то, еще на карбюраторных моторах с воздушным охлаждением, десмодромный механизм позволял обойтись без красной зоны на тахометре, двигатель не боялся перекрутки, он просто терял в мощности, и вы вынуждены были переключать передачу. Современный Ducati по традиции не имеет красной зоны, но это обманчиво, электронный ограничитель оборотов все же срабатывает на отметке 10500 об/мин.

Рама Ducati настолько оригинальна, что уже стала своеобразной визитной карточкой фирмы. Сваренная из хроммолибденовой стали, пространственная конструкция не меняет свой внешний вид уже много лет, хотя постоянно совершенствуется. Рама Aprilia более современна, она собрана из литых алюминиевых элементов. Передние вилки обоих

мотоциклов с одинаковым диаметром подвижных труб, равным 43-м миллиметрам. Разница лишь в поставщиках: если на Ducati вилка фирмы Showa, то на RSV в стандарте установлена культовая Ohlins. Задние амортизаторы на обоих мотоциклах — производства Showa.

Тормоза, конечно же, от лучшего в мире производителя, Brembo. Тормозные механизмы практически одинаковы на обоих мотоциклах, с той лишь разницей, что на Aprilia они с радиальным креплением суппорта, а на Ducati — со "старомодным" традиционным. Даже колесные диски на обеих машинах схожего дизайна и произведены итальянским колесным "кутюрье" Marchesini.

Все эти технические нюансы и особенности конструкции на самом деле ничего не могут сказать о том, как эти мотоциклы ездят и за что их любят или не любят.

Первый раз в своей жизни, когда я сел на Ducati, у меня был еще и пассажир за спиной! Интересное ощущение: я не мог нормально уехать со светофора. Плавно трогаясь, но, как только стрелка тахометра доходит до 3000 об/мин, мотоцикл "козлит", приходится закрывать газ и включать следующую передачу. Но и на следующей передаче он с удовольствием козлит, когда двигатель раскрутится до 5-ти тысяч. Понятно, что мешает пассажир, загружающий заднюю часть, но это и есть реальное проявление пресловутой "тяги с самых низов". В следующий раз я ехал уже на тест. Ехал один, и поскольку тестировать такой мотоцикл нужно на треке, путь мой лежал через весь город, на "Чайку". При езде по городу очень приятным моментом для обоих "двоек" (у Ducati этот фактор выражен сильнее) является то, что мотоцикл узкий и его способность "пролазить" между машинами

такая же, как у иного мопеда. Динамика же при этом — как у мотоцикла. Какого мотоцикла? Ответить на этот вопрос однозначно нельзя. Кажется, что слегка форсированная японская 600-ка едет так же, как этот литровый итальянец. С каким-нибудь GSX-R1000 или Yamaha R1 динамику Ducati не сравнить. Тянуть то он тянет, но руки не отрывает, взрывного характера нет вообще. У L-образной двойки смягченные реакции на работу газом и мотор не провоцирует так резко дергаться и хулиганить, как японский "литр". Конечно, если вы сядете на этот мотоцикл после 400-ки или после Явы, вам его динамики будет хватать за глаза. Но если после японского "литра", то попробовав стандартный "999-й", вы, скорее всего, будете разочарованы. А вот что действительно вас очарует, так это ходовая часть. Мотоцикл невероятно стабилен и на волнах асфальта, и на трещинах. Стабильность и устойчивость мотоцикла такая же, как у спортивного мотоцикла с жесткими пружинами и зажатыми амортизаторами, но при проезде ям энергоемкость подвески настолько хороша, что никакой сверхжесткой "кондовостью" и не пахнет. Вот что действительно жесткое, так это сиденье и рычаг сцепления. Сцепление снабжено гидроприводом, и все равно после двадцати минут "протискивания" по городу два пальца левой руки выжимать рычаг уже не в состоянии, приходится работать четырьмя пальцами, а это неприятно.

А что же Aprilia? Посадка чуть более гражданская, clip-on'ы стоят повыше, сиденье — помягче. Если не знать, на каком мотоцикле едешь, отличить "пятой точкой" разницу в работе подвесок у этих двух мотоциклов невозможно. Зато сцепление уже не такое жесткое. В целом, байк из Ноале дарит больше комфорта, но он, как соотечественник и





Дизайн Ducati строг и недружелюбен. Создается впечатление, что над ним работал не дизайнер, а технолог. Тем не менее, в этой строгой функциональности есть своя особая красота, заявляющая, что каждая деталь здесь функциональна на 100%



Приборная панель выполнена таким образом, чтобы в гоночном режиме ничто не отвлекало внимание водителя. Что касается оборотов, то тахометр отлично читается первферийным зрением



Ассиметричная выпускная система Ducati источает непередаваемый звук



идеологический соратник, имеет схожий с Ducati характер. Также мягко и уверенно двигатель тянет после 2-х тысяч, также, как и у Ducati, с ростом оборотов нарастает мощность. Аналогичен и рабочий диапазон двигателя. В общем, если закрыть глаза на "мелочи", то для водителя это два абсолютно одинаковых мотора. Мелкими отличиями в данном случае являются звук и вибрация. Звук Ducati — это сочетание шумов "хитрого" клапанного механизма и "громкого" сухого сцепления. Любой желающий может у себя дома послушать звук работающего "дукатовского" сцепления. Нужно просто взять старый советский будильник и попросить его позвонить: такой же размеренный, металлический лязг издает итальянский механизм стоимостью в 20 тысяч "у.е.". Arpilia же, снабженная "мокрым" сцеплением и традиционным приводом клапанов, не издает необычных звуков.

В чем же преимущество двухцилиндрового мотоцикла над рядным четырехцилиндровым? Во-первых, мотоцикл ощутимо уже, а это существенное преимущество для ежедневной его эксплуатации в крупном городе.

Легче "просачиваться" через пробки. В повороте он не чертит пластиком асфальт. Четырехцилиндровый вроде тоже не чертит, но достигается это тем, что двигатель располагается в раме выше. Поэтому узкий мотоцикл легче управляется, и это сразу заметно (и приятно!), даже в городском режиме езды. Во-вторых, у двухцилиндрового мотора маленький коленвал. А коленвал — очень массивная деталь, хорошо сохраняющая инерцию, то есть, гироскоп, который мешает быстро укладывать мотоцикл в поворот. Чем меньше размеры и масса гироскопа, тем легче мотоцикл переключать. В-третьих, менее "оборотистый" мотор с плавно нарастающей мощностью позволяет в повороте раньше начать открывать газ и четче контролировать начало момента срыва ведущего колеса. Свои "изюминки" есть у каждой компоновки, но вместо углубленного изучения теории все же гораздо интереснее узнать, можно ли прочувствовать эти теоретические преимущества в реальных условиях трека.

Стоит проехать по кольцу первый круг, как все становится ясно. Ducati — это мото-



В отличие от конкурента из Ноале, на Ducati не посчитали необходимой установку радиальных тормозных механизмов. И без этого тормоза — просто великолепно!



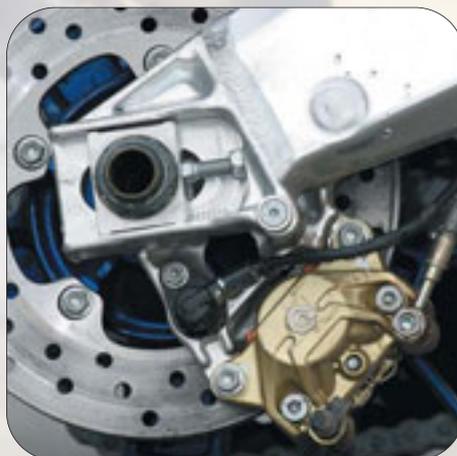
цикл, остро заточенный под спорт. Он изначально проектировался, как спортивный снаряд и не зря завоевал столько чемпионских титулов в чемпионате WSBK. Каждая деталь, которая в городе еще вызывала сомнения в удобстве, на кольце доказала оправданность своего применения. Большой стрелочный тахометр находится в зоне периферийного зрения, а спидометр, расположенный за тахометром, ближе к баку, в поле зрения уже не попадает. В городе, чтобы справиться о скорости, нужно было отрывать взгляд от дороги, но дело в том, что на кольце это лишнее, вот и убрали лишнюю информацию "с глаз долой". Узкий бак своей причудливой формой демонстрирует чудеса эргономичности. Более или менее удобные подштамповки для коленей есть у всех производителей, но бак, отформованный под предплечье мне встретился впервые! Когда движешься в глубоком наклоне, свесившись, локоть находит на баке столь удобную поддержку, что позволяет полностью расслабить руку. Да и при торможении в конце прямой, нужно стараться максимально расслабить руки и не упираться в

руль. Как это сделать, если держать себя на мотоцикле как-то нужно? На Ducati этот вопрос не стоит. Нужно сжать бак ногами, и у вас под коленями окажется рама, в нее можно упираться и полностью освободить руль от нагрузки. Как расслабить руки при разгоне и не хвататься за руль? На Ducati близко расположенная ступенька заднего сиденья создает отличный упор для "пятой точки"!

Работа шасси — неповторима. Неровный участок трассы, где я на своем кольцевом Kawasaki ZX-10R с трудом удерживал газ открытым (при этом руль вырывался из рук, а при затянутом демпфере уже бросало весь мотоцикл), Ducati проезжает так, как будто там перестелили асфальт! Можно проехать на полном газу, держа руль одной рукой! Мотоцикл не прыгает, руль из рук не вырывается, едешь и расслабляешься. В чем секрет такого стабильного поведения? В раме? В подвеске? Я считал, что это уникальный характер, присущий лишь Ducati, пока не покатался на Aprilia, которая, оказывается, ведет себя точно так же благородно! Поведение абсолютно идентичное, хотя у нее алюминиевая диагональ-



Радиальные тормозные механизмы Aprilia от Brembo великолепны, да еще и щеголяют модным нынче радиальным креплением



"Взгляд" больших глаз Aprilia чист и выразителен. Дизайн заборника системы инерционного наддува специфичен, но вполне гармонирует с общим стилем



Приборная панель Aprilia выглядит несколько более традиционно, но зато великолепно читается



Все-таки традиционное размещение глушителей имеет свои преимущества в плане дизайна: ничем не утяжеленные, кристаллы поворотников и стоп-сигнала словно парят в воздухе

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ**Aprilia RSV 1000 R, Ducati 999**

	Aprilia RSV 1000 R	Ducati 999
ДВИГАТЕЛЬ		
Aprilia RSV 1000 R: двухцилиндровый V-образный, четырехтактный, четыре клапана на цилиндр, DOHC, жидкостного охлаждения		
Ducati 999: двухцилиндровый V-образный, четырехтактный, четыре клапана на цилиндр, десмодомный привод клапанов, DOHC, жидкостного охлаждения		
Рабочий объем, см ³ :	997,62	998
Диаметр/ход поршня, мм:	97x67,5	100x63,5
Степень сжатия	11,8:1	11,4:1
Макс мощность, л.с.	143	140
при об/мин	10000	9750
Макс крутящий момент, Нм	103	108,9
при об/мин	8000	8000
ТРАНСМИССИЯ		
КПП:	6-ти ступенчатая	6-ти ступенчатая
Привод:	цепью	цепью
Сцепление:	многодисковое, в масляной ванне, с гидравлическим приводом	многодисковое сухое, с гидравлическим приводом
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Рама:	диагональная алюминиевая	стальная трубчатая
ПОДВЕСКА		
Передняя:	телескопическая вилка перевернутого типа, диам. перьев 43 мм	телескопическая вилка перевернутого типа, диам. перьев 43 мм
Ход подвески, мм:	120	125
Задняя:	маятниковая, с моноамортизатором	маятниковая, с моноамортизатором
Ход подвески, мм:	133	128
ТОРМОЗА		
Передний:	два диска диаметром 320 мм, четырехпоршневые суппорты	два диска диаметром 320 мм, четырехпоршневые суппорты
Задний:	однодисковый, диаметром 220 мм, однопоршневой суппорт	однодисковый, диаметром 240 мм, двухпоршневой суппорт
РАЗМЕРЫ И МАССА		
Высота по седлу, мм:	810	780
Колесная база, мм:	1410	1420
Топливный бак, л:	18	15,5
Резерв, л:	4	3
Сухой вес, кг:	189	186
ШИНЫ		
Передняя:	120/70-17	120/70-17
Задняя:	190/50-17	190/50-17
Цена нового мотоцикла в Украине, евро	16000	21500



ная рама вместо стальной "птичьей клетки" и иная вилка. Торможение протекает одинаково хорошо у обоих мотоциклов. Оттомошился — и лег в поворот. Наклон "в колено" достигается также легко, но на Ducati чувствуешь себя в повороте чуть увереннее, а наклонить мотоцикл можно сколь угодно быстро. Эта парочка управляется приятнее и легче, чем иная "600-ка". Мотоциклы, на которых можно выехать из салона, ничего не регулировать и проехать на стандартной резине по кольцу (причем, легко и уверенно) — достойны восхищения. На выходе из поворота, еще в наклоне добавляю газ, добавляю, добавляю... ожидаю уже пробуксовки колеса и...ничего не происходит. Ускорение в наклоне нарастает, а колесо даже не думает соскальзывать! Круг за кругом ускоряюсь на выходах все агрессивнее и агрессивнее. Дошло до того, что почувствовал упор ручки газа! Кажется нереальным, что можно еще в повороте, на третьей передаче дать полный газ, а литровый мотоцикл, не скользя, "распускает" траекторию и ускоряется на выход. Передачи по "литровым" меркам короткие: только выровнялся, подтыкай следующую. Подлетаю к повороту, торможу, и с перегазовкой падаю на ступень ниже. Не получается ездить весь круг на одной передаче, как на японском "литре". Оно и неудивительно: у двухцилиндровых моторов отсечка срабатывает на отметке около 10000 об/мин, а у "четверок" в запасе есть еще около 3-х тысяч оборотов, и можно продолжать "крутить" двигатель, не переключаясь.

Больше всего меня удивила не эталонная управляемость Ducati, этого я как раз ожидал. Меня удивило, что Aprilia, при всех внешних отличиях, в ходу очень похожа на Ducati. Ее отличие — лишь в более гражданской эргономике. Если вам нужен мотоцикл, который сможет показать на загородном шоссе "299" на спидометре, то ни один, ни второй "итальянец" вам не подойдут. Это мотоциклы для ценителей великолепно настроенного шасси, а не сумасшедшего мотора. Но ради такого шасси вполне можно пожертвовать десятком-другим "км/ч" максимальной скорости. Для тех же, кто не хочет ездить до 280-ти км/ч, и нужно обязательно видеть цифру "300", предлагается более мощный Ducati 999 в версии "R" и Aprilia RSV1000R в исполнении Factory. Хотя это и примитивно: купить мотоцикл, который выигрывает Чемпионат Мира, а использовать его только для гонок по прямой. Что же до отличий от японских "рядников", то по абсолютным показателям "итальянцы" однозначно уступают. Вы спросите: "А как же они рвут всех и вся в WSBK?". А благодаря невероятному балансу ходовой и двигателя! Эти мотоциклы требуют знания, как пользоваться их преимуществами и обращать кажущиеся недостатки в свою пользу. Если вы ими обладаете, то будете непобедимы, потому как, правда — она не всегда в "лошадях", брат...