

Рынок стрит-родов сегодня развивается едва ли не более динамично, нежели рынок суперспортов. Каждый год мы видим все новые и новые нэйкеды, и это не удивительно, ведь в этой концепции заложена мощь суперспорта, не скрытая обтекателями, а наоборот, выставленная на показ, мол, "смотри, какой я сильный и красивый!". Космическая мощь двигателей, прецизионная ходовая и брутальный дизайн — вот три кита, на которых держится этот класс.

Рынок просто напичкан различными моделями от Ducati, Triumph, Benelli, Buell, а также японской четверки. Нельзя сказать, что модернизации стритов происходят также часто, как обновляются спортбайки. Все таки здесь больше внимания уделяется стилю, определенной харизме байка. Тем не менее, компаниям приходится постоянно держать "ухо остро". Сотрудникам Aprilia пришлось изрядно потрудиться, чтобы их детище ни в чем не уступало обновленным Yamaha FZ-1N и Ducati Monster S4Rs.

Текст: Владислав Софонов  
г. Киев

Фото: Aprilia S.p.A.

# ГРОМ среди ясного НЕБА



Tuono является уникальным мотоциклом в своем роде. Это не просто "еще один нейкед", а настоящий литровый superbайк без доспехов. От RSV-R его отличает только отсутствие обтекателя, а также высокий руль для максимально удобного управления мотоциклом. За счет руля посадка водителя стала почти прямой, но подножки установлены все также высоко, так что любителям пилить слайдеры беспокоиться не о чем.

С тех пор, как Tuono впервые появился на мотоциклетной арене, он воплотил в себе все оригинальные и современные технические разработки, накопленные инженерами Aprilia после многих побед в мотогонках. Tuono намного технологичнее подавляющего большинства дорожных мотоциклов.

Модель 2006-го года сохранила все достоинства и изюминки своих предшественников, но теперь стала еще агрессивнее, приятнее в управлении, даже несмотря на возросшую мощность двигателя V60 Magnesium (название связано с тем, что в нем используется много частей из легкого магниевого сплава). Естественно, абсолютные показатели редко отражают истинный потенциал мотоцикла, но то, что Tuono на 3 л.с. мощнее, чем самый ужасный монстр всех времен и народов Ducati S4Rs, делает его номинальным лидером класса стритов с V-образными двойками и вызывает невольное уважение. Тем не менее, без небольшой хитрости здесь не обошлось: таких показателей герою нашего обзора помогает достигнуть доставшийся

наследство от RSV-R динамический наддув воздуха. Его воздухозаборник находится прямо под фарой, в точке, где давление встречного воздушного потока является самым высоким. Наддув дает двигателю прибавку мощности в 3%, или 4 л.с.

Однако инерционный наддув — это лишь капля в море работы, проделанной во имя повышения мощности и крутящего момента его величества Мотора. V-образная двойка с углом развала цилиндров 60°, объемом 997 см<sup>3</sup>, получила модернизированную систему впрыска. Оптимизирована форма камер сгорания, изменились распределительные валы и пружины клапанов. Установлены высокопрочные шатуны, способные выдерживать повышенные обороты двигателя. Все это позволило увеличить мощность и крутящий момент в низком и среднем диапазонах оборотов двигателя. Его максимальная мощность составила 98 кВт (133 л.с.) при 9500 об/мин, а максимум крутящего момента — 102 Нм при 8 750 оборотах в минуту.



Мотор V60 Magnesium — с сухим картером. Отдельный масляный бак и масляный радиатор уменьшают высоту двигателя, а обширное использование магния позволило снизить общий вес силового агрегата. Балансирный вал устраняет большую часть вибраций. Двигатель агрегатирован с шестиступенчатой КПП со сближенными передаточными отношениями, такой же как на модели RSV-R. Есть здесь и запатентованное Aprilia пневматическое проскальзывающее сцепление с гидравлическим приводом, позволяющее предотвратить срыв заднего ко-

леса при переключении на пониженную передачу.

Не оставили без внимания и электронную систему впрыска топлива: теперь она с 16-ти битовым процессором.

Блок управления двигателем, разработанный совместно с Siemens/VDO, обеспечивает эффективное управление работой двигателя. Этот блок получает все основные параметры работы двигателя в режиме реального времени от 15 различных датчиков, обрабатывает данные и на их основе корректирует работу силового агрегата. В памяти блока управления уже в стандарте



хранятся настройки для корректной работы движка с прямоточной гоночной выхлопной системой, поэтому на фирменном сервисе вам могут быстро сменить настройки двигателя со стандартных на гоночные.

С новой электроникой двигатель не только более линейно реагирует на подачу газа, но и соответствует драконовским нормам Евро 3. Экологичности способствует и система выпуска с трехуровневым каталитическим нейтрализатором. Выпуск 2-в-1-в-2 сделан из нержавеющей стали.

В угоду хорошей управляемости байка из алюминийво-кремниевого сплава была создана диагональная рама. Она весит менее 10 кг (9650 граммов), устанавливая новый рекорд в классе, и, впридачу обладает более высокой торсионной жесткостью.

Проделав такую колоссальную работу по усовершенствованию мотоцикла, конструкторы не могли сэкономить на подвесках. Перевернутая телескопическая вилка Showa с диаметром труб 43 мм обладает всеми необходи-

мыми регулировками, как по предварительному поджатию пружин, так и по гидравлическим характеристикам сжатия и отбоя. Моноамортизатор Sachs, установленный сзади, настраивается по предварительному поджатию пружины и демпфированию отбоя. С таким набором можно беспрепятственно подобрать настройки и для трека, и для "ровной" украинской дороги.

Что касается тормозов, то Tuono 1000 R снабжен радиальными четырехпоршневыми тормозными скобами Brembo Serie Oro. Два плавающих стальных диска диаметром 320 мм с зауженной тормозной дорожкой минимизируют инерцию и не подрессоренные массы в передней подвеске. Задний тормоз — тоже Serie Oro, с диском из нержавеющей стали диаметром 220 мм, и тормозной скобой с двумя поршнями.

Не забыли конструкторы и об эргономике. Tuono 1000 R стал ниже и уже, чем предыдущая модель. Высота по седлу уменьшилась на 15 мм. Также немного опустили рукоятки руля,



а подножки сместили назад, чтобы позиция мотоциклиста стала спортивней. Несмотря на это, по утверждению специалистов Aprilia, общий комфорт улучшился, и даже длительная поездка на мотоцикле не будет утомляющей для водителя.

Острое управление и характеристики двигателя Tuono 1000 R гарантируют настоящий спортивный темперамент, способный удивить даже опытных райдеров. Ведь Tuono, как и RSV, доводился гонщиками Aprilia на треке, чтобы не подвести ожидания современных мотоциклистов.

Дизайн мотоцикла однозначно идентифицируется как "априлиевский". Внешность Tuono 1000 R сохранила преемственность с предыдущей моделью, а также новым RSV 1000 R. Агрессивный

передний обтекатель с близко установленными двойными фарами напоминает фасеточные глазки совсем не дружелюбного насекомого. К счастью, обтекатель не только красив, но и функционален. Представители фирмы обещают неплохую (как для класса стритфайтеров) ветрозащиту благодаря тщательно просчитанной аэродинамике.

Хвостовая часть мотоцикла с интегрированными указателями поворотов выглядит остро. Использование светодиодного стоп-сигнала де-факто стало уже стандартом для современных мотоциклов. Байк можно быстро преобразовать из одноместного в двухместный, заменив установленную на нем декоративную накладку на полноценное сиденье с ручками для пассажира.





Приборная панель — смешанный аналогово-цифровой блок. Он получает данные от разных сенсоров по одной информационной линии и выполняет функцию диагностики. Для передачи всей необходимой информации система использует всего два провода, что делает электрическую схему очень простой и дает небольшой выигрыш в весе мотоцикла. Новый блок управления приборной панели выполняет те же самые функции, что и предыдущий модуль, включая таймер на 40 кругов. Он стал компактнее и современнее, а также немного легче.

Новая приборная панель стала дружелюбнее к водителю. Теперь для управления множеством функций, которые выполняет приборная панель достаточно протянуть большой палец к блоку включателей света, расположенному на левой рукоятке руля, где находятся две заветные кнопки. Светодиодная подсветка панели может быть откорректирована по трем уровням интенсивности, и теперь не будет резать глаза ярким светом, мешая водителю сконцентрироваться на дороге.

Для защиты от угона ключ зажигания имеет внутренний код, а блок управления зажиганием оснащен иммобилайзером уже в стандартной комплектации мотоцикла.

Синие колеса, устанавливаемые на Tuono 1000 R, это не кованые колеса OZ, которые установлены на заводской байк RSV, как можно подумать с первого взгляда. На самом деле, фирма ставит обычные литые диски, всего лишь стилизованные под OZ-овские. Впрочем, следом за новой моделью Tuono 1000 R, в середине 2006 года, компания планирует выпустить версию Tuono R Factory, у которой будут установлены: модернизированные подвески Ohlins, настоящие колеса OZ и шины Pirelli.

Tuono 1000 R доступен в трех цветовых решениях: серебристо-черном, черном и

красно-черном, ставшими неотъемлемой частью стилистики мотоциклов Aprilia.

Что же, можно с уверенностью констатировать тот факт, что новый Tuono 1000 R вышел на рынок не как мальчик для битья, а как настоящий боец, готовый побороть всех своих соперников. Aprilia пока не назвала цену на мотоцикл, но мы будем надеяться, что она будет на уровне цен основных конкурентов, и тогда успех байка в кругах почитателей стиля "нейкед" будет гарантирован.

**МД**



## ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

**Aprilia Tuono 1000 R, 2006 г.в.**

### ДВИГАТЕЛЬ

|   |          |
|---|----------|
| Четырехтактный, двухцилиндровый V-образный (развал цилиндров 60°), жидкостного охлаждения, ДОНС |          |
| Рабочий объем, см <sup>3</sup> :  | 997,62   |
| Диаметр/ход поршня, мм:   | 97х67,5  |
| Степень сжатия:   | 11,8:1   |
| Макс мощность, л.с. при об/мин  | 133 9500 |
| Макс крутящий момент, Нм при об/мин   | 102 8750 |

### ТРАНСМИССИЯ

|   |                  |
|---|------------------|
| КПП:  | 6-ти ступенчатая |
| Привод:   | цепью            |
| Сцепление: многодисковое в масляной ванне с гидравлическим приводом, проскальзывающее |                  |

### ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама: пространственная, из алюминиево-кремниевого сплава

### ПОДВЕСКА

|   |     |
|---|-----|
| Передняя: телескопическая перевернутая вилка Showa с диаметром перьев 43 мм |     |
| Ход подвески, мм  | 120 |
| Задняя: маятниковая с моноамортизатором Sachs                               |     |
| Ход задней подвески, мм:  | 133 |

### ТОРМОЗА

|   |  |
|---|--|
| Передний: два плавающих диска диаметром 320 мм, радиальные четырехпоршневые тормозные суппорты Brembo |  |
| Задний: односторонний, 220 мм, двухпоршневой суппорт Brembo   |  |

### РАЗМЕРЫ И МАССА

|                      |      |
|----------------------|------|
| Длина, мм:           | 2025 |
| Высота, мм:          | 1100 |
| Высота по седлу, мм: | 810  |
| База, мм:            | 1410 |
| Топливный бак, л:    | 18   |
| Резерв, л:           | 4    |
| Сухой вес, кг:       | 185  |

### ШИНЫ

|               |             |
|---------------|-------------|
| Передняя:     | 120/70 ZR17 |
| Задняя:       | 190/50 ZR17 |
| Цена в Италии | 12000 евро  |

Приборная панель без изменений перекочевала с Aprilia RSV Mille. Она не только исправно снабжает водителя необходимой информацией, но и выполняет функцию диагностического терминала