

APRILIA TUONO V4 1100 FACTORY  
2016 / 1077 см<sup>3</sup> / 175 л.с. / 203 кг  
**1 120 900 ₽**

YAMAHA MT-10  
2016 / 998 см<sup>3</sup> / 160 л.с. / 210 кг  
**1 170 900 ₽**

ТЕКСТ Романа АБАЛАНИНА  
ФОТО Александра БАТЬЯРУ

# ОСЬ ЗЛА

Мотожурналистика в России напоминает войну с ветряными мельницами. Ждёшь-ждёшь, пока до наших палестин доберётся что-нибудь из этого немногого пытаешься скомпоновать несколько ударных материалов на всё межсезонье вперед. А потом — хоп! — оказывается, что к моменту выхода публикации двух из трёх конкурсантов больше не выпускают. Как в этот раз.

**BMW S1000R**  
2016 / 999 см<sup>3</sup> / 160 л.с. / 207 кг  
**1 030 000 ₽**

Вручая прошлым летом ключи от новейшего супернейкеда Yamaha MT-10, в российском представительстве компании настойчиво попросили по возможности миновать гоночную трассу. Да ладно! Вы шутите, да? «Десятка» же не просто связана со спортбайком YZF-R1 образца 2015 года — плоть

от плоти! Мы ей и двух конкурентов подняли с соответствующим происхождением: ладных, атлетичных, кольцевых кроёй... Разумеется, злы. Один прибыл прямиком из Баварии, второй — из Италии. Но кто ж тогда знал, что дни этой пачки на конвейере сочтены?

С другой стороны, они ещё встречаются в салонах (и даже навыими), а значит, пока не потеряли актуальности. Поэтому заполняем баки под горловину «девяносто восемьмого» (стодится и «девяносто пятьмого», но гулять так гулять и... Может, на»

просю я ослышалась «ямаховцев»? Колесил бы себе на «эмтишке» по местам мэрской славы, любуясь перекопанным центром столицы и уворачиваясь от строительной техники. Рассказывал бы про расположение органов управления, широкое сиденье и общий уровень комфорта, присущие, скорее, турникам и кроссоверам, чем стрит-фантерам. Про всегда-ность подвесок, проглатывающих остатки сошедшего вместе со снегом асфальта. Про ласкающий слух звук «неправильной» четырёхцилиндровки. Про бо-



«клизы» и мягкий подхват после 8000 об/мин, что вплоть до четвёртой передачи отрывают переднее колесо от асфальта, превращая мотоцикл в передвижную вили-машину. Про деликатный напор 153 «бодрых понюх», заканчивающийся лишь на предельных 247 км/ч (спидометр рапортует о 265 км/ч). Да много про что ещё. Так нет же! Понесло на Moscow Raceway...

Отличий в геометрии от «эр-один» на бумаге, считай, нет: те же 24° наклона рулевой колонки, те же 102 мм вылета вилки и увеличенная на



#### ИНСТРУМЕНТАРИЙ

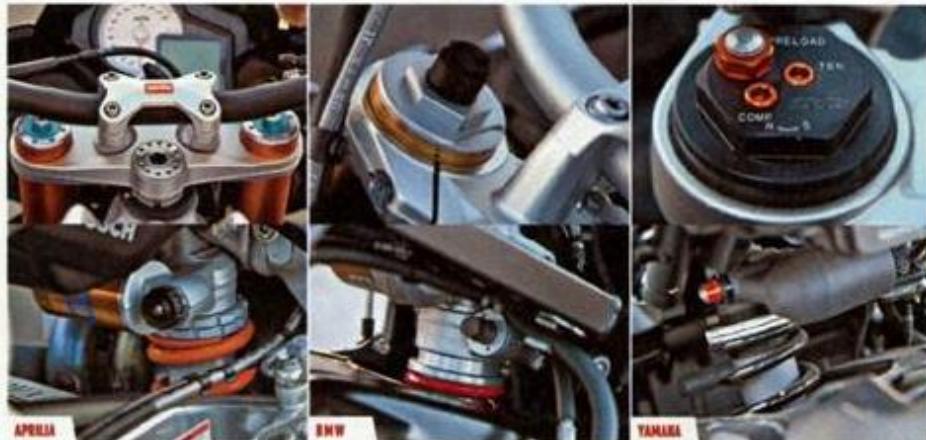
Можете спорить до хрипоты, но лучшего варианта, чем сочетание классического тахометра с настоящими (не рисованными!) стрелками и цифровой панели, пока придумать сложно. Правда, если BMW предлагает один дизайн на все случаи жизни, то Aprilia может похвастать двумя: «гражданским» и «спортивным», с разными акцентами на подаваемую информацию. Плюс «итальянка» щеголяет четко структурированным меню. К приборам Yamaha претензий нет, тем более что крупный шрифт читается хорошо, но на фоне конкурентов они выглядят простовато.





#### ПОДВЕСКИ

Всегда считал, что верно подобранный «механика» стократ лучше любого «адаптива». Пусть для регулировки подвески на Aprilia и Yamaha нужен какой-никакой инструмент, но, умечи, её можно подогнать под любые условия. В случае с BMW и его системой Dynamic Damping Control (DDC), с одной стороны, всё упрощается: сценарий демпфирования гидравлики меняется с кнопки, но с другой – в Hard «баварец» настолько подробно повторяет профиль, что подбрасывает даже на ровном асфальте, в Normal заметно раскачивается на волнах, а в Soft – совсем худо. Хочется подкорректировать вручную, как на спортивке S1000RR, а нельзя.



**Если мотоцикл – это музыка души, то Aprilia Tuono V4 – определённо Nirvana, где на какофонию рифов накладывается надрывный рёв Кобейна, и при этом «качет» так, что не остановиться**

#### РЕЖИМЫ

В соответствии с духом времени все три нёккеда оснащены системой выбора темперамента. Yamaha предлагает типичный для себя набор: полноциклый STO, спортивно-подтянутый A и экологично-расслабленный B. У Aprilia их тоже три: Track, Sport и Road. Но, независимо от выбора, количество «площадей» остается неизменным, а влияет он лишь на остроту откликов и степень торможения двигателем. При этом и «японца», и «итальянца» позволяют скорректировать трекин-контроль по усмотрению пилота, тогда как у «баварца» силовой агрегат и страховущая электроника связаны воедино с режимами. К тому же в мире BMW положено платить за всё, поэтому, если захочется развязать руки S1000R и имеющиеся «по умолчанию» Rain и Road дополнить парочкой Dynamic и Dynamic Pro, придётся прикупить специальный «ключ».

мизерные 5 мм колёсная база. Но «раздетой» «Ямахе» на «кольце» неуютно. Она здесь явно не в своей тарелке и всячески демонстрирует это: в изгибы «Рейсвэя» вкатываться не хочет, неуклюже



#### ПУЛЬТЫ

Кто с мотоциклами этих компаний знаком, тот в кнопках не запутается. Хотя некоторого привыкания требуют, к примеру, клавиши регулировки трекин-контроля на Aprilia, на которые непроизвольно попадаешь с непривычки, или клавиша моргания дальним светом на Yamaha не под указательный, а под большой палец.

(тот учитывает момент вокруг трёх осей), на самом свободном первом уровне, прежде чем включиться в работу, успевает напугать неопытного райдера глубоким заносом.

Бог с ними, с поворотами! Разогнаться бы для начала, а потом вовремя остановиться. А то при наборе скорости в режиме «гонка-гонка» воишь со строптивой коробкой передач, не желающей у отсечки оборотов переключаться без выжима сцепления (квикишifter же – за доплату), а на замедлении – с перегревающимися за 15 минут тормозами, усугублёнными размытой обратной связью.

Я не приదираюсь, нет. Ведь в городе и – особенно – за его пределами массивная Yamaha чудо как хороша! И мысли о дальнобое – нонсенс для супернейкеда! – отнюдь не кажутся чем-то чуждым и похабным. Но на «кольце» предел наступает непростительно рано – MT-10

раскачивается на подвесках, упрямится на перекладках... Потуги усмирить расхлябанность, подобрав сжатие и отбой на вилке и моноамортизаторе, помогают отчасти (MT-10 хотя бы перестаёт кла-

наться каждому виражу и извиваться на ускорениях), но полностью не избавляют от недуга. К тому же трекин-контроль, лишённый ради снижения стоимости мотоцикла инерционного блока IMU

**ТОРМОЗА**

Все участники собранного трио унаследовали свои тормоза от спортивных мотоциклов. Хотя, как говорится, есть нюансы. Наибольшая эффективность и наилучшая обратная связь – у Aprilia. К тому же ABS «итальянки» имеет три режима работы, которые могут быть активированы независимо от моторных настроек. В отличие, к слову, от BMW, «антаблок» которого связан с режимами двигателя. Тормоза «баварца» в типично городских условиях тоже радуют хваткостью (может, даже чрезмерной), но на «кольце» они сдаются через три-четыре круга. Уamaha, лишившаяся радикальной «машинки», отгорает размазанными ощущениями на рычагах, ракним срабатыванием неотключаемой ABS и низкой устойчивостью к перегреву.



APRILIA



BMW



YAMAHA

там действительно ловить нечего.

А вот с Aprilia Tuono V4 1100 Factory в точности наоборот. Она делает всё, чтобы прослыть бунтаркой. Возвы-

шающийся над траверсой руль и по высоте, и по ширине лишь немногим больше клипсов прародителя – «спортлитра» RSV4. Каждое пробуждение V-образной

«четвёрки» объёмом 1077 см<sup>3</sup> – с подбросом оборотов и звуковыми спецэффектами. Конечно, она умеет быть покладистой и кроткой, но, пожалуйте, спокойные перемеще-

ния в пространстве не её конёк. Стоило мне умерить пыл и мимикрировать под закополослушного гражданина, как через полчаса разминал руки, забившиеся от высокочастотных вибраций, пик которых приходится на самые востребованные в мегаполисе 7000–8000 об/мин (как и у BMW, к слову).

Сверхкомпактное шасси на «пассивных» Öhlins тоже недолюбливает легкомысленного к себе отношения. Едва заметная глазу колея тянет «итальянку» в сторону, а за платка, трещина или «плывший» стык эстакады вкупе с неосторожным движением акселератора заставляют



#### ЗАЩИТА

BMW готов спасти масляный радиатор только от грязи – горизонтальными элементами на нижнем обтекателе. На Aprilia он прикрыт пластиковой решёткой, хотя Yamaha предлагает вариант покрепче – металлический «гриль».



#### БАГАЖ

Надо раз и навсегда свыкнуться с мыслью, что места для багажа у подобных мотоциклов не предусмотрено совсем.



**Баварский BMW S1000R  
столь напорист, ладно  
сложен и мелодичен, что  
порой даже скучен.  
Примерно как Dream  
Theatre**

руль биться в руках. На «мирных» скоростях не рассла- бишься! Хотя при этом Tuono продолжает мёртвой хваткой держаться за траекторию. Во всяком случае, пока ты сам от неё этого требуешь.

Не-не-не... Лучше с самого начала дать «Априлии» во-

лю ехать так, как она сама желает: отвязно и по-сумасбродному быстро. Потому как более способного «городского бойца» ещё поискать! Да и так близко к чистокровным спортбайкам из одноклассников ещё не подбирался никто. Даже в том, что касается поведения на треке.

Чуть прижал рычаг тормоза, плавно и шустро нырнул в поворот, дотянул до алекса, ходом пролетел над ним, открылся ещё в глубоком на- клоне и боком – в силовом скольжении! – катапультиро- вался к следующему. О том, что это всё-таки граждан- ский нейкед, вспоминаешь, когда кожух глушителя рань- же желаемого скрежетнёт об асфальт. Не езда – аттракци- он, чьим логичным итогом обычно становится исчезно- вение рисунка протектора липких Pirelli Supercorsa SP к вечеру первого же дня!

Судя по замерам на дино- стендде в техническом центре AES-Moto, новая Tuono со своей 171 силой слабее RSV4 на какие-то 18 «лошадей», но





легче на пару кило. Вдобавок у её шестиступенчатой коробки «короче» три последние передачи и на один зуб больше ведомая звезда, а вспомогательная электроника почти идентична. И пусть максимальная скорость – «всего» 257 км/ч. Зато каков разгон! «Итальянка» одним прыжком достигает сотни за 3,2 с, ста сорока – за пять, а двухсот – за 8,3 с! И она могла бы更快, если бы вколачиванию передачи у красной зоны порой не сопротивлялся кикшифтер.

На стреловидном шоссе BMW S1000RR дышит ей в затылок. Причём так близко, что вся разница между ним

и «Априлией» легко укладывается в пределы погрешностей. Сил у «баварца», как выяснилось, даже больше – аж 175 л.с.! То есть, будь у него растянутой «передача», ему было бы по плечу выйти за пределы 255 км/ч.

Могучий 999-кубовый двигатель от спортбайка S1000RR первого поколения немецкие инженеры намеренно перетряхнули ради ярче выраженных «низов» и «середины». Тем не менее разница с прародителем едва осязаема. Это всё тот же рассерженный Левиафан! Разве что граница максимальных оборотов опущена на 2000 об/мин. Оттого рядной «чет-

#### КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

И Aprilia, и BMW уже «в базе» оснащены кикшифтами. Правда, работают они не всегда идеально: Типо иногда сопротивляется, особенно когда стрелка тахометра пливёт у красной зоны, а BMW, бывает, промахивается мимо передачи. Жаль, для Yamaha кикшифтер предлагается исключительно в виде опции, потому что, когда начинаешь ехать «на все деньги», раз за разом упираясь в отсечку, коробка отказывается переходить вверх без щепления и под кратковременный сброс газа.





**Aprilia V4 1100****203**

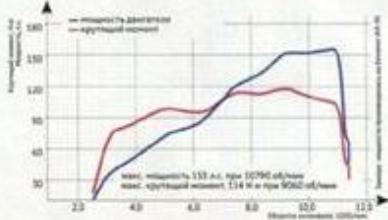
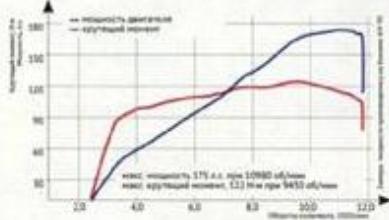
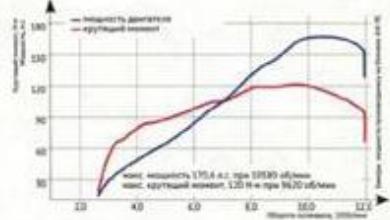
сниженная масса, кг

**BMW S1000R****201**

сниженная масса, кг

**Yamaha MT-10****206**

сниженная масса, кг



## Yamaha MT-10 заставляет вспомнить Эми Уайнхаус: внешность – на любителя, поведение – далеко не всегда прилежное, но, чёрт побери, какой голос!

жуелюенной Новорижской трассе в предустановках Hard дредстайлинговый «эс-эр» не едет: мечется и пляшет джигу. Да так, что с нужного курса его переставляет на добрых полметра, а непрекращающийся трепор идет по всему атлетично сложенному телу S1000R. Хочется «распустить» шасси, благо делается это дистанционно. Но и Normal, и особенно Soft – это сплошная вальяжность. Там, где с жёсткими предустановками BMW прыгает, подобно тенистому мячу, с нормальными и комфортными он размякает и мучает раскачкой. Везёт владельцам старшего братца с двумя литерами R – там работу электронного мозга DDC можно подкорректировать вручную. А тут – нетушки.

Решение одно: вместо того, чтобы наслаждаться точно выверенной настройкой «по умолчанию», всю дорогу вынужден играть с клавишами подвески – то «Хард» кликнешь, то «Нормал». Не помогает BMW «на гражданке» широко рекламированная адаптивность, не хочет она воспринимать отече-

### Результаты испытаний «Мото»

	APRILIA	BMW	YAMAHA
Макс. мощность/из квадр. л.с./об/мин	175/10580	175/10980	153/10790
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	120/9620	122/9450	114/9060
Максимальная скорость, км/ч	257	255	247
0-130 км/ч	3,3	3,5	3,3
0-160 км/ч	5,0	5,1	5,4
0-200 км/ч	8,3	8,4	8,7
на пути 400 м	10,5 с/225,7 км/ч	10,5 с/223,9 км/ч	10,7 с/227,1 км/ч
Тормозной путь со 100 км/ч, м	39,9	40,0	41,1
Диаметр рулевого колеса, м	7,12	6,62	6,35

### Расчет стоимости ТО

Высчитывая обязательные расходы на содержание техники, мы исходим из пробега в 15 000 км. При несопладении ТО с этой цифрой принимаем во внимание часть пробега до следующего визита на сервис.

### Мотоцикл

Мотоцикл	Приблизительная стоимость ТО за первый год у официального дилера, руб.
Aprilia Tuono V4 1100 Factory	25 750
BMW S1000R	38 500
Yamaha MT-10	29 770

ственными нетарированными ухабами.

Реабилитироваться «баварцу» традиционно удаётся на ровной глади Moscow Raceway, где и Hard оказывается к месту, и DDC работает на совесть. В виражах кольцевой трассы S1000R – что кит в океане: он нахраписто, пусть и без присущей «итальянке» грации, вкатывается внутрь и с усердием прилежного студента прорисовывает дугу.

Мол, смотрите и учитесь! И как жаль, что под тягой в поворотах он распрямляет траекторию и вываливается наружу.

Ничего не поделаешь – наследственность. Помнится, баварский спортбайк славился тем же (см. «Мото № 10–2015, № 10–2016). А заодно и тем, что радиальные четырехпоршневые Brembo, которые в городских условиях благодаря своему крепкому начальному прихвату и малому ходу рыча-

### ДОРОЖНЫЙ ПРОСВЕТ

Главный ограничитель наклона для Yamaha – это низко висящие подножки. У BMW первыми асфальта касаются не они, а рычаг переключения передач. А вот Aprilia цепляется «холодильником» глушителя.



га казались идеалом, после третьего-четвёртого «боевого» круга предательски «сдувались» из-за перегрева. И нейкед, увы, не исключение.