

Оголенные амбиции

Каждый из них — настоящее зло, спрессованный в металл и пластик сгусток последних достижений. За каждым стоят неприкрытые амбиции их создателей — быть самыми быстрыми, легкими, маневренными, красивыми, технологичными. Бескомпромиссные нейкеды: Aprilia Tuono V4 1100 RR, Yamaha MT-10 SP и BMW S 1000 R. Причем у исходных супербайков, родителей этих трех мотоциклов, совсем разные характеры. Насколько это наследственно?



Владимир ЗДОРОВ, фото Никиты КОЛОБАНОВА

Паспортные данные

Мотоциклы	Aprilia Tuono V4 1100 RR	BMW S 1000 R	Yamaha MT-10 SP
Размеры, мм			
длина	2055	2057	2095
ширина	н.д.*	845 (по зеркалам)	800
высота	н.д.	1228 (без зеркал)	1110
колесная база	1445	1459	1400
высота по сиденью	825	814	825
дорожный просвет	135	н.д.	130
Угол наклона/вылет передней вилки, град/мм	24,7/99,7	24,8/98,6	24,0/102
Рама	алюминиевая, диагональная	алюминиевая, диагональная	алюминиевая, диагональная
Сухая масса, кг	202	205	210
Число и расположение цилиндров	4, V-образное	4, рядное	4, рядное
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	81,0/52,5	80,4/57	79/50,9
Степень сжатия	15,1:1	12,1:1	12,1:1
Рабочий объем, см³	1077	999	998
Число клапанов	16	16	16
Мас. мощность, к.с./кВт/об/мин	175/129/11000	165/121/11000	160,4/120/11500
Мас. крутящий момент, Нм/об/мин	121/9000	114/9250	111/9000
Трансмиссия	6-ступенчатая КП, двухсторонний кик-шифтер, многодисковое проскальзывающее сцепление в масляной ванне, цепь	6-ступенчатая КП, двухсторонний кик-шифтер, многодисковое проскальзывающее сцепление в масляной ванне, цепь	6-ступенчатая КП, кик-шифтер, многодисковое проскальзывающее сцепление в масляной ванне, цепь
Передняя подвеска	полностью регулируемая телескопическая вилка перевернутого типа Sachs, Ø перьев 43 мм, ход колеса 120 мм	электроннорегулируемая телескопическая вилка перевернутого типа, Ø перьев 46 мм, ход колеса 120 мм	электроннорегулируемая телескопическая вилка перевернутого типа, Ø перьев 43 мм, ход колеса 120 мм
Задняя подвеска	натяжная, полностью регулируемая моноамортизатор Sachs, ход колеса 130 мм	натяжная, электроннорегулируемый моноамортизатор, ход колеса 120 мм	натяжная, электроннорегулируемый моноамортизатор, ход колеса 120 мм
Передний тормоз	2 диска Ø 330 мм, 4-поршневые радиальные моноблочные скобы	2 диска Ø 320 мм, 4-поршневые радиальные моноблочные скобы	2 диска Ø 320 мм, 4-поршневые радиальные моноблочные скобы
Задний тормоз	диск Ø 220 мм, 1-поршневая скоба	диск Ø 220 мм, 1-поршневая скоба	диск Ø 220 мм, 1-поршневая скоба
Максимальная скорость, км/ч	262**	252**	245**
Переднее колесо	120/70-17"	120/70-17"	120/70-17"
Заднее колесо	190/55-17"	190/55-17"	190/55-17"
Емкость топливного бака, л	18,5	17,5	17
Топливо	бензин АИ-95-98	бензин АИ-95-98	бензин АИ-95-98
* Н.д. — нет данных			
** Сравнена электронно			

Aprilia бесовски красива — не зря она несет в себе гены гоночных мотоциклов класса WSBK и MotoGP. На фоне Tuono меркнет и Yamaha MT-10 SP, похожая на большого робота-трансформера из японских мультфильмов аниме, и особенно BMW S 1000 R. Когда в 2011 году эту модель только начинали разрабатывать, скетчи дизайнеров BMW — среди которых, кстати, был и наш соотечественник Евгений Жуков — выглядели ярко и футуристично. Но что-то пошло не так, и серийный мотоцикл со странным фирменным прищуром асимметричной головной оптики похож на эдакого хосого баварского селянина.

Самый злой из моторов в нашем трио опять-таки у Tuono. Ведь этот инженерный шедевр V4 с углом развала цилиндров 65 градусов в родстве с гоночными двигателями из королевского класса MotoGP! Моторы BMW и Ямахи цитируют соответствующие спортбайки, то есть BMW S 1000 RR и Yamaha YZF-R1. Конечно, у всех трех мотоциклов инженеры заметно пересмотрели «железо»: дви-



Yamaha: сиденье наиболее дружелюбно к водителю, но расстояние до подножек пассажира исчезающе мало

гатели изрядно дефорсированы, характеристики отдачи мощности — сглажены. Но разница осталась такой же, как между спортбайками!

Aprilia — самый бескомпромиссный вариант. Характер мотора взрывной: сумасшедший подхват после 8000 об/мин! Передатки самые растянутые, кикшифтер полноценно рабо-



Левый пульт управления функциями у «японца» логичен и требует немного времени для привыкания, а вот мышшь правого пульта — сомнительное решение: конкуренты обходятся без него



Возможности индивидуализации приборной панели MT-10, равно как и всей бортовой электроники, — на уровне конкурентов, но часть функционала от YZF-R1M недоступна



Yamaha MT-10 SP

тает только в гоночном формате. Все здесь подчинено двум богам — красоте и скорости, а остальное вторично. На подвеске — стикер «Только для трека», поэтому слово «комфорт» владельцу Tiupo надо забыть. Или обратить свой взор на другие марки. Например, на BMW S 1000 R, который заметно удобнее для каждодневной эксплуатации. Двигатель не утомляет бесконечной экспрессией, хотя тяги много всегда и везде, а квикшифтер в своей работе может стать образцом для остальных. Посадка и эргономика не требуют от вас спортивной гибкости, подогрев ручек руля — запредельное сибаритство для этого класса. Дуэт мотора и шасси не дает ни единого повода для критики. В положении подвески Комфорт плавность хода — приемлемая по меркам класса, а тормоза — лучшие в трио!

Но угол поворота руля откровенно мал для городской толчеи. И если у прародителя, спортбайка BMW S 1000 RR, это уместно, то здесь — уже нет.

Yamaha самая комфортная. Эргономика пилота ближе к классической дорожной посадке, двигатель умеротворяюще дружелюбен, шасси в комфортном режиме глотает всю дорожную мелочь, а смешанная маска на фаре на удивление неплохо работает в качестве обтекателя. Нерегулярное чередование вспышек при работе двигателя дает мотору уникальный звук выхлопа и немного наделяет его характером V-образной двойки. В низком и среднем диапазонах оборотов силовой агрегат здесь настолько эластичен, что о переключениях передач в городе можно просто забыть. МТ вполне подходит для путешествий, о чем говорит и предлагаемые заводом туристические (!) аксессуары — мягкие боковые кофры и высокое ветровое стекло. На выходе получается почти кроссовер Tracer, только на анаболиках.

А если выехать на трек?

Трасса Moscow Raceway как лакмусовая бумажка: сразу ясно, кто здесь «реальный спортсмен», а кто лишь имитирует под него, прикрываясь электроникой и спортивным дизайном. Aprilia была быстрее везде: на переключениях, на выездах из поворотов. На длинных дугах кажется, что мотоцикл просто приклеили к полотну, а на обратной прямой спидометр упирается в 274 км/ч электронного ограничителя (истинная скорость в этот момент 262,1 км/ч). В техничной и сложной секции MRW именно Aprilia всегда оставля-



Aprilia Tuono V4 1100 RR



Электронный червяк тахометра Tuono не читает, надпись на панели возмещает о нежелании мотоцикла работать. В какой-то момент ошибка самоустранилась, но осадочек остался...

да послекусие в очередной раз недоработанного поворота: вроде и затормозил предельно поздно, и угол наклона критичный, но выясняется, что ты снова недооценил пределы ходовой части! Помните манеру пилотирования безумного Массимилиано Бьяджи, принесшего заводской команде Априлии в мировом супербайке два чемпионских титула? Во многом именно его надо благодарить за столь острые настройки мотоцикла.

Вторым ожидаемо оказался BMW S 1000 R. «Немец» лучше по тормозам, но в поворотах ведет себя немного инертнее. Максимальная скорость ниже — 252 км/ч (268 км/ч по спидометру). Незря наши замеры на мощностном стенде компании AES-Moto показали, что итальянский мотор выдает на 4,8 л.с. больше: 173,6 л.с. у BMW и 178,4 у Tuono.

Yamaha MT-10 SP еще немного медленнее. Двигатель развил 161,8 л.с. на динамометрическом стенде, а максимальная скорость «всего» 245 км/ч (266 км/ч по спидометру). На переключениях «японец» был самым ленивым, да и тормозная система не столь прецизионна, как «хирургические скальпели» S 1000 R и Tuono.

Кстати, у нафаршированного всеми дополнительными опциями BMW и MT-10 в

версии SP подвеска электроннорегулируемая. Но старая добрая механика на Tuono работает лучше любых вариантов и положений подвесок обоих оппонентов!

А что с остальной электроникой, которой у всех трех мотоциклов как у азиатских?

Проще всего управлять функциями у BMW, Yamaha в этом смысле немного сложнее, но к ней быстро привыкаешь. Ну а Aprilia в работе с интерфейсом самая нелюбимая. Для смены режимов работы двигателя на Tuono нужно пройти целый обряд и квест из последовательных манипуляций с меню! Не забыв добавить каплю *tea*, чтобы быть уверенным в положительном результате.

Что дают на обед итальянцы?

Первое — это, конечно, ATC, Aprilia Traction Control с восемью уровнями регулировок. Интересно, что он практически не мешает делать *wheelie* вплоть до четвертого положения включительно. Правда, я его отключил: в жизни и так слишком мало радостей, чтобы душить себя электроникой.

Второе — это AWC, Aprilia Wheelie Control. Не умеете держать баланс при езде на заднем колесе? Включили и забыли о своих страхах и недееспособно-



Левый пульт Tuono откровенно перегружен, а управление функциями самое сложное в трио и требует привыкания



Пассажирское сиденье такое же условное, как у MT-10 SP, но, будучи незанятым, выглядит намного эстетичнее

сти. Без этой страховки и без того не толерантный Tuono просто уничтожит эго большей части владельцев.

Третье — ALC, Aprilia Launch Control. Система контроля старта, в теории позволяющая максимально быстрое ускорение. В скольких тонках вы собираетесь принять участие? Ответом на этот вопрос будет для вас степень полезности этой опции...

Четвертое — APL, Aprilia Pit Limiter, не позволяющий мотоциклу развивать бо-

лее 60 км/ч — предельной разрешенной скорости на пит-лейнах треков. Для «гражданской» жизни вещь тоже абсолютно бесполезная.

Пятое — Aprilia RLM, Rear Lift-up Mitigation: система, контролирующая угол отрыва заднего колеса при жестком торможении. Должна исключить возможность перевернуться при ошибке во время торможения, приведшей к *stoppie* — езде на переднем колесе. Наверняка полезная функция, но оценить ее мне не



BMW S 1000 R — самый удобный в управлении функциями: за выбор режимов работы двигателя отвечает отдельная кнопка, а подогрев ручек руля просто недоступен



Эргономика водительского места BMW не дает поводов для критики, пассажир традиционно ущемлен в своих правах, но не настолько, как на MT-10 SP и Tuono V4

удалось. Потому что в какой-то момент итальянская электроника включила режим «сна» и просто перестала видеть ключ зажигания, требуя ввести определенный код на комбинации приборов. Хорошо хоть, что через полчаса мотоцикл все же пришел в себя...
А еще здесь есть мультимедийная платформа Aprilia V4-MP, которая по-

унч-контроль, бесспорно, интересная история, но исключительно для маркетологов — владельцу поиграться несколько раз и забыть. Три режима работы двигателя различаются характером отдачи мощности — что, безусловно, удобно для неофитов или в плохую погоду. А YRC, Yamaha Ride Control, позволяет создавать свой вариант установок всех систем.



BMW S 1000 R

Тахометр приборной панели BMW S 1000 R заметен даже с Марса, но индикаторы режимов работы двигателя хотелось бы видеть покрупнее

средством протокола Bluetooth способна «пожениться» со смартфоном, записать телеметрию ваших трековых подвигів и, наверное, даже приготовить пиццу.

BMW S 1000 R тоже умеет многое: по большому счету главным отличием от Tuono будет отсутствие системы, контролирующей отрыв заднего колеса при резком торможении. Но зато пакет Sport подразумевает гоночный режим работы ABS, а заднее колесо и так не стремится уйти в небо ни при каких раскладах. Кстати, ABS Bosch последнего поколения даже учитывает угол наклона мотоцикла в повороте.

Режимов работы двигателя у S 1000 R в нашем варианте четыре: Road, Rain, Dynamic и Dynamic Pro. Круз-контроль? Битте. А электроннорегулируемая подвеска Dynamic ESA имеет 15 возможных положений. Кстати, Data Logger BMW Motorrad также позволит прописать вашу телеметрию, но никаких Wi-Fi или Bluetooth — только на флешку. Причем система опционная и стоит около 50 тысяч рублей.

Ну а Yamaha MT-10 SP тоже получила неплохое электронное наследство от спортбайка YZF-R1M. Система контроля тяги учитывает не только разницу в скоростях вращения переднего и заднего колес, но и угол наклона мотоцикла и величину открытия дросселя. Любопытно, что она практически не мешает делать wheelie во всех положениях. Ла-

Жаль, что от спортбайка YZF-R1M японский нейкед не перенял две системы: коммуникацию с платформами iOS и Android, которая фиксирует данные телеметрии, и SCS, Slide Control System, — надстройку, позволяющую контролировать боковое скольжение задней шины.

Впрочем, действительно быстрые парни все равно меняют все эти гирлянды проводников, плат и микросхем на старую добрую механику. Например, если речь о подвеске, то, как правило, это тот самый Ohlins, который уже стоит на Tuono V4 1100 в версии Factory...

А что бы я выбрал для себя сам? KTM! Австрийский нейкед модели 1290 Super Duke R — которого, увы, нет в пресс-парке в этом году. Но поверьте, никто из этой троицы не может соперничать с 1300-кубовой V-образной двухцилиндровой «двойкой», упакованной в

раму из хромолибденовых труб и подвесок WP. В свое время Duke также не избежал участи замера мощности на динамометрическом стенде, и если 177 л.с. на коленвале сопоставимы и с BMW, и с Tuono, то 140 Нм — убийственный во всех смыслах аргумент! Одна беда: «живых» мотоциклов в наличии нет, придется заказывать.

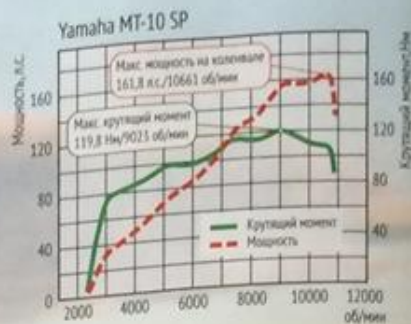
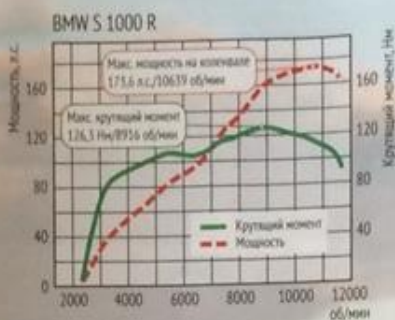
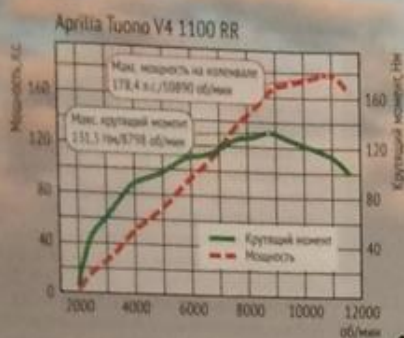
Но если за неимением королевы остается разбирать горичных, то и у них можно найти достоинств.

Наименее удобна в городе Aprilia, но она самая спортивная и дьявольски красивая. А еще под вопросом надежность...



Резистор в «правильном» разьеме делает из базового варианта BMW S 1000 R полноценного «спортсмена»: компьютер активирует режим двигателя Dynamic Pro





Wheelie и все три мотоцикла практически синонимы? Нет, не так: S 1000 R и MT-10 SP действительно легки на подъем и контролировать их в угле легко. А вот Aprilia со своим двухтактным характером очень требовательна к уровню пилота и стремится подкараулить его на малейшей ошибке

Тестовый Tuono V4 1100 RR стоит 1 млн 133 тысячи рублей, а вариант Aprilia Tuono V4 1100 Factory — 1 млн 268 тысяч. Основные отличия от «базы» — подвеска Ohlins, «хвост» от спортбайка RSV и другая раскраска.

В BMW создали почти образцовый нейкед, но харизмы в нем как в идеальном по форме цилиндре. Причем 1 млн 40 тысяч рублей — цена базовой версии всего с двумя режимами работы двигателя, простыми подвесками и огромным

стикером «Здесь нет ничего» на бензобаке. А наш вариант стоит уже более полутора миллионов — с коваными колесами и глушителем Akrapovic, омологированным для дорог общего пользования.

Ну а Yamaha — самая комфортная, большая и «гражданская» в этом трио. Цены сложно назвать подарочными: версия MT-10 стоит 1 млн 170 тысяч рублей, а тот вариант SP с электроннорегулируемой подвеской, что побывал в наших руках, — уже 1 млн 320 тысяч. □

Эргономика

Tuono — «спортсмен»: посадка пилота максимально приближена к спортбайковскому варианту. MT-10 SP — большой и «гражданский», места почти столько же, сколько на обычном дорожнике, а BMW — некий промежуточный вариант.

Динамика

Aprilia резкая, злая, быстрая на трехе, но самая неудобная в городе. Yamaha простая и прецизионная при работе с газом, дружелюбная, но и самая спокойная. BMW лишь чуть уступает в динамике итальянскому нейкеду, однако не заставляет бороться с собой при каждом открытии газа.

Ездовой комфорт

Здесь Tuono явный аутсайдер: двигатель просыпается только после 7000 об/мин, извещая об этом изрядными вибрациями. Yamaha — это, наоборот, максимум пространства для пилота, много «мясас» в среднем диапазоне тахометра, даже зеркала заднего вида здесь вполне рабочая деталь. BMW далек от сибиритства «японца», это очень комфортный мотоцикл, но, увы, также не лишенный вибраций после 7000 об/мин.

Практичность

Все три мотоцикла не очень практичные: минимум ветрозащиты и слегка деформированные двигатели от спортбайков. Но Aprilia самая неудобная ввиду взрывного характера мотора и посадки пилота. У S 1000 R и MT-10 SP в этой сфере почти паритет: эргономика в целом схожа, но Yamaha все-таки немного комфортнее и у нее лучше ветрозащита.

Экспертные оценки Авторевию

	765	760	745
	BMW S 1000 R	Yamaha MT-10 SP	Aprilia Tuono V4 1100
Суммарный балл	765	760	745
Мотоцикл	Макс. балл		
Эргономика	185	190	175
Рабочее место водителя	110	115	100
Обзорность	75	75	75
Динамика	325	305	335
Разгонная динамика	110	105	125
Тормозная динамика	110	90	90
Управляемость	110	85	95
Проходимость	50	25	25
Ездовой комфорт	155	170	150
Плавность хода, вибрациита	80	90	75
Акустический комфорт	75	80	75
Практичность	100	95	85
Пассажирые места	65	60	55
Размещение багажа	80	35	30

