

ТЕСТ-ДРАЙВ ИЗ САЛОНА

Паркетный дальнобойщик

текст: валерий крышень
фото: тарас мыцканюк



Не хватает денег на R1200GS? Обрати внимание на Cаронord. Но о героической поездке через пустыни Средней Азии и Российскую тайгу можешь сразу забыть

ОДНОЙ СТРОКОЙ \$15 800 » 998 см³, 60° V-twin, 8v » 98 л.с. при 8250 об/мин » 215 кг



**КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ
НАСТОЛЬКО
ВНУШИТЕЛЬНЫЙ,
ЧТО ДАЖЕ НА ВТОРОЙ
ПЕРЕДАЧЕ, ПЕРЕДАВ
ГАЗУ, МОЖНО
ПРОДОЛЖИТЬ ПУТЬ
НА ЗАДНЕМ КОЛЕСЕ**

С

обирая большой туристический эндуро, Aprilia не стала изобретать велосипед и пошла по стопам японцев, установив в новое шасси двигатель от спортбайка. Конечно, предварительно дефорсировала его, выровняла кривую мощности и убрала подхват на высоких оборотах, которые эндуро не к лицу. Другое дело, ровная, без нервозности, тяга во всем диапазоне оборотов.

В нашем случае двигатель позаимствован от Aprilia RSV Mille. Это V-twin с углом развала 60°, четырьмя клапанами на цилиндр и двумя распредвалами с шестеренчатым приводом. Максимальную мощность в 98 л.с. мотор выдает на 8 200 оборотах, максимальный крутящий составляет 97 Нм при 6 200 об/мин.

До появления ETV1000 никто из мотопроизводителей не использовал на туристических эндуро алюминиевую раму с переменным сечением. Она легкая, и в то же время имеет высокую степень жесткости на скручивание.

Подвеска мотоцикла спереди – внушительная 50-мм вилка-телескоп Marzocchi, сзади установлен алюминиевый маятник с регулируемым моноамортизатором. Под сидением находится ручка-барашек, позволяющая сходу настроить подвеску на определенный участок дороги.

Приборная панель Капонорда напоминает пульт управления истребителем F17 – много лампочек и все светится. Есть индикаторы уровня топлива, температуры двигателя, часы, суточный пробег и даже температура воздуха «за бортом». Когда приходит время ТО – загорается индикатор Service.

Руль высокий и широкий, как и подобает эндуро, в положении стоя ехать удобно. Сидение мотоцикла мягкое и широкое, но короткое. На Капонорде можно либо сидеть ровно, либо стоять на ногах. В отношении пассажирского кресла придаться не к чему – удобное, подножки расположены правильно, ноги не затекают.

Центральной подножки у ETV1000 нет – и это серьезный минус, а вот наличие специального выступа под подставку для вывешивания заднего колеса – это плюс. Боковая подножка очень короткая, если на асфальте с парковкой не возникает проблем, то на грунте нужно постоянно искать место, где бы поставить мотоцикл более-менее устойчиво.

Защита двигателя в стоке не предусмотрена, и это прямо говорит о том, что Капонорд – паркетный эндуро, и в лесу среди пеньков ему не место. Несколько исправить положение можно, заказав защиту движка по каталогу.

Звучит итальянский мотор на любителя, сам по себе он достаточно шумный. Коробка работает тихо и четко, динамика мотоцикла достойная как для тяжелого эндуро. Итальянцы заявляют 4,9 секунды до сотни – не так уж и плохо.



ТТХ

Aprilia ETV 1000 '07

Цена:	\$15 800
Купить:	www.aprilia-moto.com.ua 044 206 81 00
Мощность:	98 л.с. при 8250 об/мин
Крутящий момент:	90 Нм при 6250 об/мин
Двигатель:	998 см ³ , 60° V-twin, 8v, жидкостного охлаждения
Трансмиссия:	6-ступенчатая, цепь
Рама:	алюминиевая диагонально-пространственная
Топливная система:	инжектор
Подвеска передняя:	50 мм телескоп Marzocchi, нерегулируемая, ход 175 мм
задняя:	моноамортизатор, полностью регулируемый, ход 185 мм
Тормоза передние:	2x300 мм диски, 4-поршневые суппорты
задние:	272 мм диск, 2-поршневой суппорт
Шины передние:	110/80 R19
задние:	150/70 R17
Сухой вес:	215 кг
Колесная база:	1544 мм
Высота по седлу:	820 мм
Объем топливного бака:	25 л (5 л резерв)



ТЕСТ-ДРАЙВ ИЗ САЛОНА



Сухой вес в 215 килограмм в городе и на твердом грунте практически не заметен, а на песке превращает Капонорд в неуклюжего здоровяка

При стоковом ветровом стекле ветрозащита отсутствует напрочь, ехать больше 120 км/час некомфортно: встречный поток ветра так и норовит оторвать руки от руля. С тюнингованным стеклом, которое выше и шире, комфортная скорость достигает 140.

До отметки 200 стрелка спидометра доходит плавно и без намека на замедление. Только на такой скорости пригнуться нужно пониже, а вес тела перенести поближе к рулю, так как сильно разгружается вилка и начинает забывать о своих прямых обязанностях. Но скажу честно, скорость 200 км/час этому итальянцу ни к чему.

Тормоза на мотоцикле отличные: 2х300 мм диски с 4-поршневыми суппортами Brembo спереди и 272 мм диск с 2-поршневым суппортом сзади, плюс армированные шланги и интегрирована система ABS. Все это делает остановку великана прогнозируемой и четкой как на асфальте, так и вне его. Система ABS отключаемая, но когда к ней привыкаешь, без неё можно и заблокировать переднее колесо.

В городе Капонорд рулится неплохо, длинная база в 1544 мм не мешает лавировать между четырехколесных. Повороты проходит хорошо, правда, замечена склонность к завалу. Жесткая вилка нехотя отрабатывает мелкие неровности асфальта. Езда с пассажиром практически не влияет на управляемость и динамику мотоцикла, так же как и в полной боевой готовности с боковыми и центральным кофром.

Легкое бездорожье в виде проселочной дороги с небольшими ухабами и

неглубоким ямами Капонорд проходит на «пятерку» по пятибалльной шкале. Нужно только привставать на ноги и наслаждаться той легкости, с которой плывет итальянец. При этом не стоит забывать следить за оборотами тахометра, так как крутящий момент внушительный, и даже на второй передаче, передав газу, можно продолжить путь на заднем колесе.

Подвеска, которая на асфальте кажется жестковатой, в условиях бездорожья работает отлично – ни одного намека на пробой. Сухой вес в 215 килограмм в городе и на твердом грунте практически не заметен, а вот на песке Капонорд превращается в неуклюжего здоровяка. В Сахаре ему не место, и с этим надо смириться.

Что мы имеем в итоге: туристический эндуро с тяговитым мотором, надежной подвеской и цепкими тормозами. Он оборудован всем, что необходимо в дальних вояжах по дорогам и умеренному бездорожью. Цена соответствует качеству, а вот комфорту – с натяжкой ■



Экипировка предоставлена компанией «Панавто» тел.: 044 494 31 44

ВОПРОС-ОТВЕТ

Что за слово такое – Caponord?

Caponord – это неологизм от Aprilia, уходящий корнями в Cape North (он же мыс Нордкап, Норвегия). Образно говоря, это такое место, куда можно заехать на эндуро-турере вроде ETV1000.

Так это конкурент GS-а или нет?

Совсем не конкурент. Капонорду по силам тягаться с такими же паркетниками, как и он – литровыми Suzuki V-Strom или Honda Varadero. В их компании он будет чувствовать себя не в своей тарелке. Настоящим конкурентом GS-а можно считать KTM 950/990 Adventure.