

Aprilia Mana 850

- 839 см³
- 76,1 л.с.
- 2 цилиндра
- € 10180

Априлия Мана 850, самый современный «автоматический» мотоцикл, справа – два его «предка»: Хонда СВ400 Hondamatic, появилась в 1978 году и Guzzi Hydroconvert 1000, появился в 1975 году

Текст: Луиджи Ривола
Фото: Марко Дзампони – «Алекс Фото»
Перевод: Виктория Крикун

DUERUOTE

ЭКСКЛЮЗИВ: 2000 КМ НА MANA 850

Волшебные КНОПКИ



Возможно ли отправиться в путешествие на мотоцикле из будущего, но прямо сейчас? Новинка от Aprilia имеет все необходимое, чтобы завоевать сердца и экспертов, и новичков, но главная «изюминка» – инновационная автоматическая КПП, которая с помощью «волшебных кнопок» настраивается на дорожные условия и под требования любого мотоциклиста.



Пунктом отправления в путешествие стал Милан, пунктом назначения – Маньи-Кур. Вверху – один из этапов на горной дороге в Монжиневро.

Две тысячи километров меньше, чем за неделю, конечно же, не рекорд, но в этом случае – убедительное первенство. Due Ruote стал первым журналом, который протестировал в столь длительном пробеге один из самых интересных мотоциклов, дебютировавший этой весной и на рынке Украины.

Эта модель с автоматической трансмиссией заслужила столь пристальное внимание тем, что в 21-м веке стала первооткрывателем мирового рынка серийно выпускаемых мотоциклов с полностью автоматической коробкой передач. А удобным случаем для теста новинки стал этап WSBK в Маньи-Кур, в сердце Франции, по дороге куда мы провели ужасную (с точки зрения погодных условий) неделю. Постоянный дождь, холод глубокой зимы и ветер приумножили и без того разнообразный маршрут: пересечение Альп через перевал Монжиневро, несколько сотен километров обычных и горных дорог, дорога обратно по автостраде и пробки в маленьких и больших городах. Данный тест стал не просто экстремально-эксклюзивным пробегом, он, как лакмусовая бумажка, проявил многие качества (и некоторые недостатки) Aprilia Mana 850.

Оригинальность этой модели заключается не в ее дизайне, а в коробке-автомат с тремя режимами работы: автоматическим, полуавтоматическим и ручным. На практике автоматическое и полуавтоматическое переключение – одно и то же, в автоматическом режиме также можно всегда переключить передачу «механически», по собственному усмотрению.

Система располагает еще и тремя программами работы: «Туризм», «Спорт» и «Дождь», которые можно быстро переключить, даже когда мотоцикл находится в движении на

Одна КПП, **семь** передач и семь опций

Aprilia Mana 850

Плюсы:

- Плавность прироста мощности и готовность к ускорению
- Эффективные подвески
- Быстрое и точное переключение передач
- Мощные и информативные тормоза

Минусы:

- «Убаюкивание» на длинных отрезках
- Увеличенный расход топлива
- Невозможность тормозить двигателем



любом из режимов. Нажимая кнопку выбора (справа на руле), можно переключиться с одной программы на другую. А удерживая ту же кнопку дольше, можно перейти на программу «Спорт/Механика», то есть механическое переключение. Что касается сцепления, то оно все время работает в автоматическом режиме, то есть – здесь нет классического рычага выжима слева на руле.

Понятно, что главной целью нашего путешествия во Францию была тщательная проверка функциональности, практичности и надежности работы новинки в разных ситуациях, при этом «классическое» тестирование модели, ее ходовой части и показателей невольно отошло на второй план.

Ощутимая разница

Первое знакомство произошло на автострате. Мы установили автоматическую программу «Туризм» и сразу же убедились в слаженной работе новой коробки во время переключения передач, получая мягкий или энергичный старт, в зависимости от скорости открытия заслонок, отсутствие рывков, прекрасную работу сцепления,

готовность к ускорению и его постоянство.

Когда мы снова выехали на обычную дорогу, ведущую к альпийскому перевалу Монжиневро и состоящую из сплошных поворотов и поворотов, то переключились с «Туризма» на «Спорт». Установки программы этого режима поддерживают обороты двигателя на более высоком уровне и делают езду более «живой». На практике мы обнаружили совсем другой мотоцикл, по показателям очень похожий на традиционный спортивный мотоцикл, но со своей «изюминкой»: езда на нем требовала нахождения компромисса между управлением мотоциклом и скутером. Это была мягкая езда с плавными входами в повороты, заблаговременным открытием газа, повышенным вниманием к траектории поворота и ее контроль на выходе из него с помощью заднего тормоза.

Во время спуска с перевала Монжиневро начался достаточно сильный дождь и мы, естественно, включили программу «Дождь», тут же убедившись, что желаемое и действительное не всегда совпадают!

Разработчики «Маны» наверняка рассуждали так: на мокром асфальте необходимы длинные и растянутые передачи, чтобы обеспечить наиболее плавную езду. Хорошо. Но в этом случае такой ход мыслей, хоть он и правильный, оказался ошибочным.

Aprilia Mana 850	
ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ	
Двигатель	
Тип	2-х цилиндровый, V=90°, с-ма охлаждения: жидкостная, ГРМ: ОНС, 4 клапана на цилиндр
Система питания	электронный впрыск, диаметр диффузора 38 мм
Рабочий объем, см ³	839,0
Диаметр/ход поршня, мм	88,0x69,0
Степень сжатия	10,0:1
Макс. мощность, л.с. при об/мин	76,1 8000
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	73 5000
Трансмиссия	
Сцепление	автоматическое центробежное
Ходовая часть	
Рама	стальная, типа «птичья клетка»
Передняя подвеска	перевернутая вилка 43 мм
Ход подвески, мм	120
Задняя подвеска	моноамортизатор
Ход подвески, мм	125
Тормоза	
Передний	два плавающих диска Ø 320 мм
Задний	диск Ø 260 мм
Шины	
Передняя	120/70-17»
Задняя	180/55-17»
Параметры	
Длина, мм	2080
Высота по седлу, мм	800
Колесная база, мм	1463
Сухой вес, кг	203
Объем бензобака, л	16
Цена в Украине, €	10180

Автоматическая передача очень ценна на таком опасном покрытии, как брусчатка, благодаря мягкости переключения.

Справа – Мана со своими автоматическими «предками»



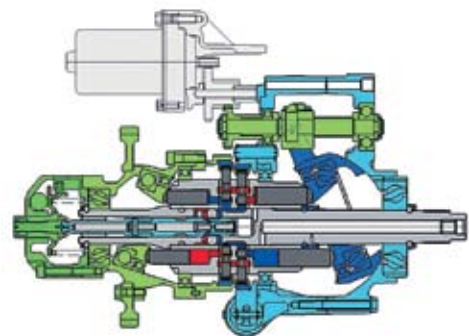
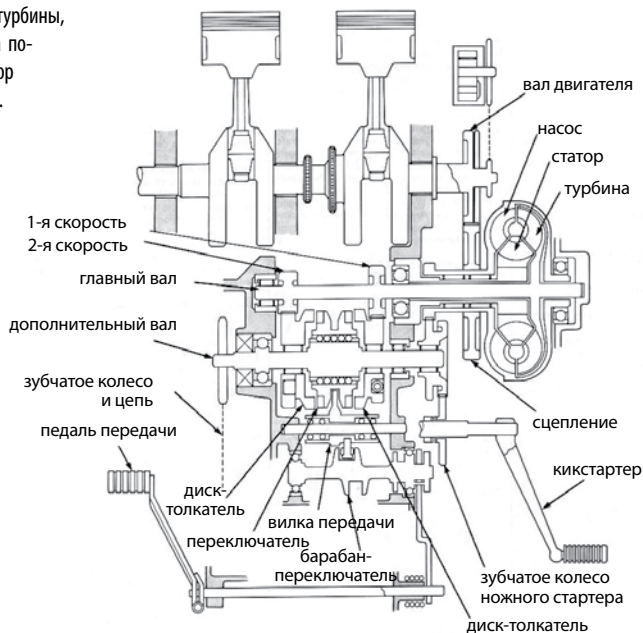
ЦЕНТРОБЕЖНЫЙ ВАРИАТОР: МАКСИМАЛЬНАЯ ЭВОЛЮЦИЯ

CVT (передача с постоянно изменяющимся передаточным числом), использованная в Mana 850, — это последний версия вариатора, приспособленного для оснащения мотоциклов (применялся Peugeot, Motobecane, Piaggio) и разработанного на основе автомобильных технологий. Впервые данный механизм (под названием Variomatic) производился серийно компанией DAF с 1967 года, пройдя затем испытания на многих малолитражках других производителей. На сегодняшний день он настолько усовершенствован, что используется в очень многих автомобилях с моторами большого объема, включая турбодизельные. Суть механизма — в трапециевидном нерастяжимом ремне, который соединяет два раздвижных шкива. По мере того, как ведущий шкив сжимается под действием центробежных сил или электрического (гидравлического) привода, а ведомый вынужден раздвигаться, сопротивляясь силе пружины, которая сжимает его половинки, передаточное соотношение растет, следуя за изменением диаметров охвата ремнем вставленного, как клин, между двумя полушкивами. Такая конструкция позволяет получать непрерывную амплитуду изменения передаточного числа, варьируя между максимальной тягой и максимальной скоростью. А «передачи» — это только уловка электронного управления, блокирующего в предварительно установленном положении взаимное положение шкивов, соответствующее определенному передаточному числу. Системы сугубо автомобильного происхождения используют гидравлический преобразователь крутящего момента: за исключением неудачной полностью автоматической коробки передач, установленной на Ducati Cruiser (с двумя передачами). Honda CB Hondamatic и Moto Guzzi Hydroconvert использовали механическую передачу с двумя скоростями, соединенными с гидравлическим конвертером, чтобы расширить амплитуду полезного крутящего момента, который передается на коробку передач, и снизить необходимость смены передачи. Гидроконвертор (преобразователь крутящего момента) — это эволюция гидравлического соединения: жидкое масло ATF толкается лопастями ротора насоса (приводимого валом двигателя) к лопастям турбины, соединенной с трансмиссией, а потом снова возвращается на ротор насоса и начинает новый цикл. Между двумя роторами установлен статор, задача которого — направить масло по пути, гарантирующему наибольшую эффективность передачи момента. Переданный момент зависит от скорости циркуляции масла, поэтому

при большой разнице скоростей вращения ведущих и ведомых лопастей (например, в случае старта с места) передаваемый момент настолько высок, что позволяет использовать «длинные» передаточные соотношения. Потери в конвертере являются слабым местом этой трансмиссии, которая подходит, в основном, только для туристического использования и то, только на мотоциклах с большим объемом двигателя. Яркий драйв становится недостижимой мечтой (система механически раздалена и поэтому не может использовать торможение двигателем, а на старте она запаздывает). Любопытно: Moto Guzzi установила между конвертером и коробкой передач сцепление с ручным управлением, чтобы отключать передачу во время запуска, согласно схеме, использованной несколько лет раньше для Fiat 850 Hydroconvert. Гидравлическая передача Хонды в новом DN-01 использует совсем другую техническую схему, придуманную итальянцем Бадалини более 50-ти лет назад для наладки станков без их отключения. С запуском двигателя начинает работать насос, перекачивающий масло к гидравлическому мотору. Он вращает приводной вал трансмиссии, передавая крутящий момент к ведущему колесу. И насос, и гидромотор настолько компактно разместились в одном картере, что позволило узлу вписаться в тесное пространство мотоцикла.

Выбор передаточного числа осуществляет достаточно сложная электронная система со множеством датчиков, подающих информацию по нескольким параметрам (обороты коленвала, угол открытия заслонки, обороты выходного вала) в процессор, который генерирует управляющий сигнал. Происходит это путем изменения угла наклона тарелки-шайбы в гидромоторе, которая получает последовательные толчки от связанных с ней поршней и заставляет вращаться трансмиссионный вал. Изменение ее наклона меняет соотношение объемов цилиндров насоса и гидромотора, и это преобразовывается в изменение скоростей вращения вала входа и вала выхода.

Схема работы трансмиссии с гидроконвертером



Первое фото сверху — Honda DN-01, мотоцикл с «автоматом», представленный на EICMA 2007, но еще не пришедший на наш рынок.

Ниже — схема его трансмиссии.

Внизу — компоненты коробки передач Moto Guzzi Hydroconvert и техническая схема коробки передач Hondamatic 1978 года.





◀ Moto Guzzi Hydroconvert и Honda CB 400.

▼ Приборная панель неплоха, как и багажник в фальшбаке Маны (настоящий бак – под седлом, как у скутера).

Если использовать автоматику, не снижая передачу, ультрамягкое переключение передачи демонстрирует полное отсутствие торможения двигателем, характерное для вариаторов. Если для улучшения ситуации снижать передачи, становится ясно, что первые три-четыре не дают никакого результата, и только начиная с третьей к низу чувствуется действие торможения двигателем. Между тем, неумолимо приближается поворот, и необходимо жать на тормоза, что не самый идеальный вариант на спуске под дождем. Кроме того, необходимо

учитывать, что понижение «передач» в вариаторе имеет минимум задержки, по сравнению с классической коробкой передач, а это еще быстрее приближает коварный поворот...

Семь передач: ну это уж слишком!

Парадоксально, но решение проблемы мы нашли, выбрав режим «Спорт», в котором торможение двигателем более подчеркнуто, эмоциональный контакт с водителем – ближе, а с помощью газа можно легко контролировать тягу. Суть проблемы – в 7-ми передачах: их слиш-



В дождь лучше «Спорт», чем «Дождь»

Несмотря на автоматическую передачу, Мана имеет размеры «нормального» мотоцикла





При спортивной манере управления можно поскрести подножками землю



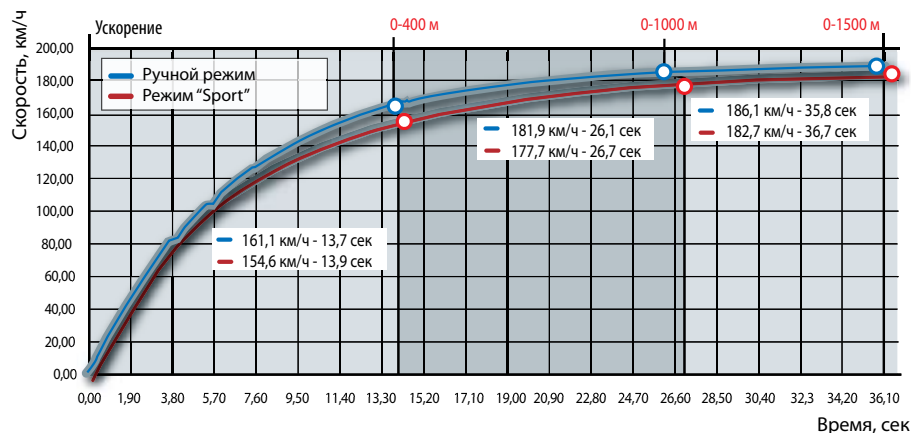
ком много для двигателя, развивающего приличный крутящий момент.

Это видно очень хорошо прежде всего во время переключения вниз (во всех программах автоматического режима), где было бы достаточно четырех-пяти ступеней. Зато этими семью передачами можно насладиться, отключив всю автоматику (за исключением, конечно, сцепления). В этом случае можно использовать педаль или две кнопки слева на руле (хотя мы не согласны с наличием такого выбора: в целях безопасности не должно быть две команды для одной функции), переключая передачи с неизвестной доселе скоростью и с возможностью делать это даже при открытом газе. Настоящее развлечение!

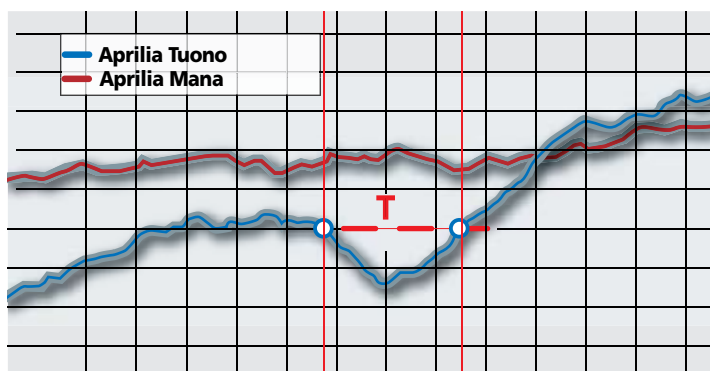
Одним махом – двух зайцев

Заключение всплыло спонтанно: в переездах из отеля до трассы Маньи-Кур, как и на автостраде, во время возвращения в Италию, нам в голову не приходило использовать что-нибудь, кроме режима «Туризм», но, приближаясь к смешанному маршруту, правый большой палец сразу тянулся к установке механического режима. Это значит, что Aprilia на деле добилась двух целей проекта. Добавим: мы проехали минимум 500 км под дождем, а вода – коварный враг электроники (это ни для кого не секрет), но ни одна «странная» лампочка не зажглась, ни одна поломка не прервала наше путешествие. ▶▶

КРИВАЯ УСКОРЕНИЯ (1500 метров, старт с места)



В отличие от своих «предков», Мапа более удобна в ежедневной эксплуатации



На графике показаны две кривые, отражающие момент переключения передачи в процессе ускорения «автоматической» Mana и Tuono с обычной КПП. На отрезке с «автоматом» видно, что потеря скорости в результате включения высшей передачи почти неощутима. Зато очевидно на «потеря времени» (Т) в механической коробке из-за потери тяги и выключения сцепления. Чтобы вернуть скорость, набранную перед тем, как передача переключилась, расходуется 7-8 десятых секунды.

КОММЕНТАРИЙ ИСПЫТАТЕЛЬНОГО ЦЕНТРА

Ничего не поделаешь, в очередной раз человек оказался лучше машины. В том смысле, что Mana, несмотря на отличное поведение автоматической передачи в конфигурации «Спорт», все же едет быстрее, используя «ручное» управление на руле или классический ножной рычаг, что подтверждают данные таблицы. Это потешит амбиции настоящих «жестких» мотоциклистов, которые скажут: «Я же тебе говорил – это мотоскутер!». Но все-таки, им придется признать, что проект весьма неплох и довольно-таки практичен при ежедневном использовании (осо-

бенно для тех, кто хочет пересечь с «дивана» на мотоцикл), а измеренные значения одинаковы на скорости выше 100 км/ч. В тесте «ускорение» на дистанции 400 м в режиме «Спорт» Mana продемонстрировала показатели 13,9 секунд и 154,6 км/ч и 26,7 секунд – 177,7 км/ч на дистанции 1000 м. Полуавтоматическое переключение победило автоматическое и в испытании 0-90 км/ч: в режиме «Спорт» Mana демонстрирует 4,5 секунд и 62,6 м, а в испытании 0-130 км/ч – 8,8 секунд и 195,4 м.



ПОКАЗАТЕЛИ

УСЛОВИЯ ИСПЫТАНИЙ	
Небо ясное	
Ветер 0 м/с.	
Температура воздуха 19°C	
Атмосферное давление 1015 мбар	
Температура асфальта 27°C	
ИЗМЕРЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ	
Скорость на 1500 м, старт с нуля (время)	186,1 км/ч (35,8 сек.)
УСКОРЕНИЕ	
0-400 м	13,7 сек. (161,1 км/ч)
0-1000 м	26,1 сек. (181,9 км/ч)
0-90 км/ч	4,4 сек. (60,6 м)
0-130 км/ч	8,2 сек. (176,2 м)
ОБГОН (на высшей передаче)	
80-130 км/ч	8,5 сек. (252,0 м)
ТОРМОЖЕНИЕ (включая условное время реакции 1 сек.)	
130-80 км/ч	2,3 сек. (74,5 м)
50-0 км/ч	2,2 сек. (22,9 м)
РАСХОД ТОПЛИВА	
В городе	7,7 л/100 км
За городом	5,9 л/100 км
Автострада (130 км/ч)	6,7 л/100 км
ВЕС	
С жидкостями и полным баком	228,5 кг
Распределение веса без мотоциклиста (% заднее/переднее)	46,0/54,0
Распределение веса с мотоциклистом (% заднее/переднее)	43,0/57,0

Aprilia Mana 850	
В СЕДЛЕ ★★★★★	Положение тела удобное и естественное, что способствует появлению «чувства мотоцикла».
КОМФОРТАБЕЛЬНОСТЬ ★★★☆	Длительные переезды на нэйкеде, да еще с ноющим на одной ноте мотором всегда достаточно утомительны. В любых других условиях он весьма неплох.
ОСНАСТКА ★★★★★	Есть все, что должно быть у нэйкеда, и даже существенно больше: багажник для шлема, точный и полный набор приборов.
ОЩУЩАЕМОЕ КАЧЕСТВО ★★★☆	Его уровень снижают громкие электроприборы (особенно реле поворотников и света). Казалось бы, мелочи, но они раздражают.
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ ★★★★★	Необыкновенно практичен и вместителен багажник в фальшбаке. При езде с багажными кофрами необходимо учитывать иное распределение веса по осям и смещение центра масс.
ДВИГАТЕЛЬ ★★★★★	Мощности – вполне хватает, удивительная плавность в любом из режимов, крутящего момента – более, чем достаточно, а вибрации почти отсутствуют. Если бы еще потреблял меньше бензина...
ТРАНСМИССИЯ ★★★★★☆	Работает отлично. Единственный недостаток – семь ступеней: хватило бы и меньше. Сцепление – тоже на высоте.
ПОДВЕСКИ ★★★★★	Откалиброваны для универсального использования. Ведут себя очень даже неплохо в большинстве дорожных условий.
ТОРМОЗА ★★★★★	Эффективные, с хорошей информативностью (передний). Задний радует меньше, особенно на различных скользких покрытиях.
НА ДОРОГЕ ★★★★★☆	Мотоцикл легко идет по любой дороге, даже влажной, нейтрален в реакциях, достаточно подвижен в наклонах, несмотря на задний «каток». Стабилен и точен на прямых и в поворотах любого радиуса.
УНИВЕРСАЛЬНОСТЬ ★★★★★☆	Прошел испытание в разных условиях, не давая особых поводов для критики. Для «дальнобоя» ему не хватает ветрового стекла.
ЦЕНА ★★★	Не даром, но модель уникальна и заслуживает этих затрат.

1/2 балла
Отлично
Хорошо
Неплохо
Удовлетворительно
Неудовлетворительно

APRILIA MANA 850

**Текст: Владислав Софонов****Фото: автора**

Необычное творение итальянских инженеров привлекло мое внимание еще на миланской выставке. Посидел, пощупал, но, что к чему – так и не понял... Пришлось дожидаться, когда сие чудо появится у украинского дилера, чтобы самостоятельно его испытать и высказать свое мнение. Долго ждать не пришлось, и в середине марта я стал одним из первых в Украине, кому посчастливилось прокатиться на Mana 850.

Первые ощущения – удобно. Посадка водителя настолько естественна, что придрататься к чему-либо невозможно. Дальше – достаточно один раз схватить рукой несуществующий рычаг сцепления, чтобы навсегда о нем забыть. Организм моментально адаптируется к положительным переменам и переключается на получения удовольствия от работы с автоматической трансмиссией мотоцикла. «Дайош газу, а воно прэ», – разве это не чудно!? Причем, сразу становится заметно, что четкой связи оборотов двигателя со скоростью вращения заднего колеса нет. Не появляется она и при включении ручного режима переключения скоростей. Про торможение двигателем также можно забыть. При резком сбросе газа Mana 850 ведет себя как обыкновенный скутер, а именно: продолжает ехать накатом. Для заядлых мотоциклистов такое поведение может показаться неудобным. Но для тех, кто не особо принципиален, и в обращении с мотоциклом больше всего ценит простоту, оно не будет являться помехой. Для третьей же категории людей (которые захотят пересесть на Mana 850 со скутера) схожее поведение и вовсе будет огромным плюсом.

**С ВИДУ – МОТОЦИКЛ,
А ЕДЕТ – КАК СКУТЕР...**

Не разочаровывает мотоцикл и в управлении. На все действия пилота он отвечает незамедлительно и в поворотах входит без малейших усилий. Лишь на малых скоростях чувствуется небольшая инертность, связанная с немалым общим весом, а при разворотах хочется иметь больший выворот руля. Тормоза чрезвычайно мощные, ведь за лейблом «Aprilia» на самом деле скрываются тормозные суппорты Brembo (Serie Oro). Работать с передними радиальными машинками – одно удовольствие. Они обладают хорошей обратной связью, и поэтому дозировать усилие на ручке не составляет труда. Переусердствовать с тормозами не стоит – мотоцикл не оборудован системой ABS и на холодном, влажном весеннем асфальте склонен легко срывать в «юз», как переднее, так и заднее колесо. Кстати, задний тормоз не может похвастаться такой же информативностью как передний, соответственно, вовремя почувствовать и предупредить срыв заднего колеса не всегда представляется возможным.

Переходя к другим особенностям Мара 850, хочется рассказать о деталях, которые не встретишь на других мотоциклах. Так как при выключенном двигателе Мара 850 нельзя поставить «на передачу», предотвратит самопроизвольный откат мотоцикла при парковке на наклонной площадке помогает стояночный тормоз. Рычаг его привода расположили с левой стороны мотоцикла, возле двигателя. Вторая особенность – реализация процедуры запуска двигателя. Как и на скутерах, для этого нужно выжать рычаг переднего тормоза. И последняя ступень «защиты от дураков» – датчик выдвигения боковой подножки с отображением ее положения на центральном жидкокристаллическом дисплее. Пока подножка выдвинута – газуй, не газуй, а мотоцикл с места не двинется. ▶▶



МОТОЦИКЛИ ПРЕМІУМ КЛАСУ

Індивідуальність і стиль

Shiver 750 – це надзвичайні ходові якості та справжній італійський стиль, помножений на більш ніж 250 перемог у світових чемпіонатах. *Shiver – справжня пристрась.*



9020 EUR

Shiver 750 Pure Passion.*

* Shiver 750. Чиста пристрась.

ТОВ «Адвенчер Ленд» ексклюзивний дистриб'ютор Aprilia в Україні

м. Київ, вул. Новопирогівська, 64А
тел. (044) 206 81 00

Наші дилери:

м. Київ «Італмото»
☎ (8 044) 587 50 76

м. Миколаїв «АльбаМото»
☎ (8 0512) 22 00 78

м. Дніпропетровськ ЧТПП «Сингл»
☎ (8 0562) 35 04 74

м. Донецьк «InaZuma»
☎ (8 062) 305-74-64

м. Краматорськ «Талісман»
☎ (8 06264) 6 67 77

м. Львів «Мотоекстрім»
☎ (8 032) 292 79 73

