

Aprilia RSV Mille-R  
997 см<sup>3</sup>, 130 л. с., 269 км/ч,  
\$ 11300

Honda VTR-SP2  
999 см<sup>3</sup>, 136 л. с., 276 км/ч,  
\$ 11400

32

арсенал // сравнение



# судный день

Сколько людей, столько и мнений. Именно поэтому сравнительный тест двух именитых V-образников решено было расписать отдельно – «по ролям». Ведь в споре рождается истина...

*текст: Владимир Здоров, Денис Панфёров (Dean)*

фото: Александр Дмитриев

Слева – владелец двух «парашюдов»  
**Dean**. Справа – человек, похожий  
на **V-Здорува**



33



**ЗДОРОВ** Почему покупают двухцилиндровые мотоциклы? Ведь они и тяжелее, и, как правило, менее мощные, чем их четырёхцилиндровые «собратья». Будучи циником, я бы ответил на этот вопрос так: некоторым особо эксцентричным и обделённым вниманием (не важно женским или просто кого-то воспитатель в детском саду не замечал) особям таким образом удаётся выделиться из бесконечной серой толпы четырёхцилиндрового ширпотреба. Есть и такие, кто, закрыв глаза на все видимые и невидимые недостатки, покупают их только из любви к самой схеме и красоте звука, с низкими обертонами которого ни один четырёхцилиндровый двигатель и рядом не стоял, хоть обвешай последний «Укроповичами» и «Еж & Мурами». Кто-то ведётся на серьёзную тягу с низов и гипотетически лучшую управляемость, ввиду более низкого центра тяжести. Отделить зёрна от плевел и отогнать не догоняющих фишку околотоциклетных юзеров от истинной, природной двухцилиндровой мотокарасоты, а может

быть, чем чёт не шутит, и привлечь новых поклонников этой схемы и призван этот тест.

**DEAN** (владелец заводов, газет, пароходов, а также Honda SP-2 и Aprilia RSV Mille-R) Как может быть, что твин, который на 20 кг тяжелее и на 15 «кобыл» слабее (сравним, например, SP2 и «бритву»-954 одного года выпуска), оказывается на треке быстрее на секунду-две на круге под одним и тем же ездоком по сравнению с рядной «четвёркой»? Самое распространённое объяснение: неровный «толчково-импульсный» приход момента на заднее колесо, когда между двумя толчками есть некоторая пауза, за время которой резина заднего колеса успевает зацепиться за асфальт, и небольшие срывы колеса не вырастают в красивый, но плохо контролируемый занос, как на скримерах (классических рядных «четвёрках»). Особенно хорошо это проявляется на трассах с плохим покрытием, грязных или мокрых.

**ЕСЛИ ПОПЫТАТЬСЯ ПОДОБРАТЬ К КАЖДОМУ ВСЕГО ЛИШЬ ОДНО СЛОВО, чтобы охарактеризовать, то для Honda оно будет «конкретность», а для Aprilia – «элегантность»**



Надо признать, что эпоха твинов завершилась. Рождённые особенностями регламента гонок класса Superbike в начале 90-х годов прошлого столетия, они жили, росли, совершенствовались и давали «потомство», пока не менялся регламент. Но это завершилось в 2003 году, когда «литровые» «четвёрки» допустили гоняться с ними на одном треке. И теперь они вымирают, как мамонты. Тяжёлые, маломощные, дорогие в производстве – у них нет шансов против рядных «четвёрок». Даже Ducati представила первую, хоть и V-образную, но всё же «четвёрку». Будущее же за «четвёрками» со «сбитыми» фазами: когда вспышки зажигания не через каждые пол-оборота коленвала, а, например, сдвоенные через каждые 360 градусов или в ином порядке – чёткой доктрины пока на серийных моторах не обкатано. Но работа в этом направлении уже ведётся: Kawasaki и Yamaha в GP уже ездят на моторах «биг бэнг», проходит испытания подобным же образом изменённая R1 для гонок Superbike. Так можно и «толчки» проредить, и мощность не потерять.

Honda SP3 не будет; производство VTR1000F и VTR1000R-SP2, скорее всего, вообще свернут к 2006 году, в связи с введением норм Евро-3; Suzuki TL1000R уже снят с производства; Mille обновили в 2004 году, она доживёт как минимум до 2007 года без изменений, и я не уверен, что у неё будет продолжение; Ducati сейчас вне конкуренции среди твинов со своим новым короткоходным мотором, и изменений в нём тоже ждать бессмысленно. Так что если вы задумываетесь о покупке нового эксклюзивного мотоцикла, то надо торопиться. А друзья к вам в гараж будут приходить как в зоологический музей – на мамонта посмотреть.

**ЗДОРОВ** Suzuki TL1000R тоже должен был участвовать в тесте, ибо вписывается в эту компанию на все 100%. Но буквально накануне прошёл крэш-тест, ввиду чего нескольких следующих месяцев говорить можно исключительно о ремонте, но никак не о сравнительных испытаниях, а жаль, конкурент был бы достойный. Таким образом, получаем всего двух «дуэлянтов» – Honda VTR-SP и Aprilia Mille. Любой другой твин совершенно не вписывается в эту компанию по критерию цены.

**DEAN** Насчёт Honda сомнений не было, а прежде чем заказать Aprilia, пришлось пристально изучить её отказоустойчивость. Общался с владельцами на форумах, читал обзоры и тесты. И решил рискнуть. Как уже потом выяснилось, не ошибся: к надёжности претензий нет.

Меня часто спрашивают, почему я не купил два VTR'a, ведь итальянский мотоцикл – это так геморройно. Ну нет никакой геморройности в нём: австрийский мотор, канадская электроника и шведские подвески. Итальянского в нём только дизайн и сборка. К тому же местный дилер, как оказалось, не груши хо-

ботом околачивает: все «расходники» и самые ходовые детали есть на локальном складе запчастей, а редкие детали приезжают за 10–20 дней. Цены на них сравнимы с ценами на японские мотоциклы – в содержании Aprilia не дороже свежего «японца». И потом, два одинаковых мотоцикла в семье – это неправильно.

Mille искал обычную, но удачно подвернулась версия R (кованые колёса OZ, карбон, подвески и демпфер Ohlins, одноместное сидение), да ещё и в нескромном тюнинге – подготовленная для гонок. Настолько в нескромном, что часть этого тюнинга пришлось даже снять. Ну не привык я к алгоритму переключения «первая вверх, остальные вниз», да и использование дна бака в качестве верхней крышки воздушного фильтра не казалось мне логичным решением в нашем пыльном климате. Заказал и установил на место обычный рычаг переключения и обычную крышку воздушного фильтра.

Мотоциклы были куплены на E-bay и обошлись мне в одинаковую сумму – чуть больше \$ 11000 каждый, включая доставку, таможню и тюнинг, за что огромное спасибо фирме «Мототрейд», выдержавшей качественное разрушение им мозга мною в течение всего процесса поиска, покупки и доставки.

Оба мотоцикла были доработаны здесь для большего комфорта и удобства в путешествиях (ручки с подогревом, высокое стекло обтекателя, ксенон в фару ближнего света, авто-смазчик цепи, демпфер руля, чехол на бак). А чтобы всем было понятно, что это настоящие спортбайки, а не беспонтовые туры, были внедрены прямотоки. Честно говоря, твин без прямотоков, это как Памелла Андерсон без груди, – жалкое и комичное зрелище. Хотя признаюсь честно, что при стартах в шесть утра или возвращении домой в час ночи возникает чувство стыда перед соседями и их малолетними детьми.



Тюнинговая примочка: роторный демпфер Scott



«Хмурый и болезненный взгляд» Honda SP2

## В 2003 ГОДУ ДЛЯ V-ТВИНОВ НАСТУПИЛ ЛЕДНИКОВЫЙ ПЕРИОД, когда вместе с ними на одном треке стали гоняться «литровые» «четвёрки». И теперь большие «двойки» вымирают, как мамонты...

**ЗДОРОВ** Ну вот, распустил слюни, такого не прервёшь... Так выяснится, что и мотоцикл у него самый лучший, и сам он парень хоть куда, да и жена красавица писаная. Одним словом, сложные повороты картодрома быстро помогут расставить все точки над *i*. Красивую и соблазнительную в своих пышных формах «итальянку» решил оставить на десерт – начал с Honda.

М-да, родимая, современная медицина ушла довольно далеко вперёд и, говорят, что это лечится буквально одним уколом, здесь я имею в виду «сифилитический» глубоко проваленный нос-проём воздухозаборника. Видимо, дизайнер проекта, рисуя морду лица, был явно не в духе, а висящие от этого сомнительного дизайнерского шедевра по разным углам обтекателя раскосые фары-глаза, кроме грусти, никаких других эмоций не вызывают. Зато когда сидишь на мотоцикле, то, глядя вперёд, удивляешься, как инженерам компании удалось так жёстко зажать «литровый» аппарат по размерам: такое ощущение, что под тобой максимум «шестисотка». Вот, правда, как сидишь! Филейная часть гордо реет над головой, аки красный флаг над Рейхстагом. Руки в бесплотных попытках нащупать рукоятки руля шарят чуть ли не в районе оси переднего колеса, а подножки водителя расположены так высоко, что если на них привстать, вполне можно будет наблюдать, что творится впереди километра на три-четыре. Одним словом, настоящий рейсер, на образ которого также работает установленная Дэном система выхлопа «два в один», которая, с моей точки зрения, несколько нивелирует красоту двухцилиндрового мотоцикла, пытаясь его замаскировать под рядную «четвёрку». О вкусах, конечно, не спорят, но по мне, это всё равно что вносить изменения в дизайн, ну, скажем, Mercedes S600 путём привинчивания к последнему трёхэтажного антикрыла на саморезах. Естественно, что и Aprilia не смогла избежать подобной участи...



**DEAN** Технические данные мотоциклов совпадают, как антропометрия солдат караула у Вечного огня, но какие же это разные мотоциклы по ощущениям и поведению!

VTR похож на тасманийского дьявола – маленький комок мышц с зубами по периметру, к тому же резкий, как понос, да ещё и с тягой с самых низов, как у хряка, турбированного суточной кормёжкой на фасоловом поле. Мотор у него есть всегда и без запинки. Не надо подстраиваться под провалы или подхваты – их там нет. Если бы не звук выхлопа, то можно бы было подумать, что его бабушка согрешила с электричкой.

Aprilia – вальяжная, крупная, удобная по посадке. Там, где у Honda уже фары и воздухозаборник, на Mille ещё приборная панель и обтекатель. Да и мотор у неё, как ни странно, похож характером на рядную «четвёрку» объёмом под 750 кубиков – с провалами, подхватами, плохой тягой на низах и отсутствием «мяса» на средних



Посадка на SP2 идеально подходит для трека

**APRILIA – ВАЛЬЯЖНАЯ, КРУПНАЯ, УДОБНАЯ ПО ПОСАДКЕ.** Там, где у Honda уже фары и воздухозаборник, на Mille ещё приборная панель и обтекатель



оборотах. Да и по максимальной мощности он проигрывает Honda порядка 10 сил. Даже неделя колдовства и шаманских плясок с перепрограммированием чипа Aprilia Performance и настройкой «паверкомандера» не смогли сделать из неё настоящий твин – только удалось ощутимо сгладить графики и убрать провалы.

**ЗДОРОВ** Да уж, брейся не брейся, а на ёлку не похож! Это я к тому, что как ни пытался на SP угнездиться поудобнее, ничего путного из этого не вышло. Нет, конечно, для гоночных условий посадку следует признать практически идеальной – свешиваться очень удобно (ещё бы не было удобно, с таким иезуитским расположением подножек!). Жёсткая фиксация массы пилота почти над передним колесом аппарата позволяет очень тонко его чувствовать, а вместе с ним поведение и состояние резины переднего колеса. Да только из-за одной такой посадки время прохождения круга должно быть лучше, чем у оппонента на несколько секунд. Вот только интересно, как этот великовозрастный тиффози доктора Росси (от шлема-реплики Доктора я пытался отрешиваться до последнего на тесте ER-6, но дилер настаивал, а оказывается, кто-то покупает шлемы такой расцветки за собственные деньги...) умудряется без конца путешествовать в такой позе... А Дэна хлебом не корми – дай проехать тысяч тридцать-сорок километров за сезон.

Однако, как только я выехал на дорожки картодрома, все придиры были немедленно забыты! Вот здесь Honda явно находится в своей стихии!

**DEAN** Путешествовать можно на чём угодно. Это не гонка вооружений, а состояние души. От поездки к морю на 50-кубовом дырчике можно получить воспоминаний, удовольствия и впечатлений не меньше, чем от вояжа на «Голде». Мне нравится ездить далеко именно на спортбайке и получать удовольствие от самого процесса жёсткого дубасева в течение всего дня с последующим неспешным отдыхом в точке назначения. Пока личный рекорд – 1935 км за день. А касательно позы, так это дело привычки. На чоппере, например, без возможности привстать на подножках при неровнос-



Разбираясь в приборных панелях можно испытать мощнейший информационный удар. Около 20 различных параметров.

тех дороги, приходящихся точняком в позвоночный столб снизу, посадка мне кажется куда менее пригодной для дальних путешествий. У советских программистов была очень хорошая поговорка: на чём имеем, на том умеем. И на VTR, и на RSV пробег больше 1000 км в день был исполнен неоднократно и ни к каким физическим увечьям и болям никогда не приводил. Вот только от кружения вертолётов в голове при попытках заснуть после таких пробегов не спасают ни затычки в уши, ни шлемы за \$ 700. Свист ветра целый день и напряжение внимания делают своё подлое дело.

## VTR ПОХОЖ НА ТАСМАНИЙСКОГО ДЬЯВОЛА – маленький комок мышц с зубами по периметру, к тому же резкий, как понос, да ещё и с тягой с самых низов, как у хряка, турбированного суточной кормежкой на фасоловом поле

Мотоциклы чудовищно красивы в профиль. Доставляет огромное эстетическое удовольствие запарковать их рядышком и, попивая чай в придорожном кафе, созерцать. И сравнивать дизайнерские школы, искать общие черты и кардинальные отличия. Если попытаться подобрать к каждому всего лишь одно слово, чтобы охарактеризовать, то для Honda оно будет «конкретность», а для Aprilia – «элегантность». Это совсем разные подходы.

Очень интересно пересаживаться с одного мотоцикла на другой и искать отличия в ездовом поведении. На Aprilia лучше тормоза, а Honda классно разгоняется при простом открывании ручки. Но при этом Mille «козлит» сама при разгоне на первой, а VTR, пока не попросишь, нет. На Aprilia ниже расположены подножки, но достать ими до асфальта в повороте так же нереально, как и на SP (*Dean, а закладывая глубже не пробовал?..*) Оба мотоцикла очень узкие по баку и раме, и, пересаживаясь с них на «литры»-рядники, чувствуешь себя престарелой куртизанкой с несходящимися коленями.

Мотоциклы можно укладывать в поворот чуть ли не до грузиков руля – вот ещё одно преимущество узких по картеру твинов. Да и при падениях – обереги нас всех, Гончуба! – мотор, как правило, не страдает. Даже боковые крышки не трутся, только обвес: подножки, пластик, грузики руля, слайдеры.

Многих потенциальных покупателей отпугивает боковое расположение радиаторов на Honda серии VTR и VFR. Не бойтесь, при падениях их повредить очень непросто. А вот факт, что их не заби-



Небоскрежное расположение подножек у VTR и регулируемый рычаг переключения передач у Aprilia RSV Mille-R

вает песком и битумом, летящим с переднего колеса, и их не надо снимать и отмачивать неделю в керосине раз в год, – приятный бонус для владельцев.

У Aprilia два радиатора расположены по бокам от «фермы» переднего крепления мотора. Они тоже вынесены за пределы «грязной зоны от переднего колеса» и не требуют частого ухода. Даже на медленных трассах при езде на первой передаче, в жару, оба мотоцикла не кипят и исправно работают, но Mille при этом градусов на 5–8 «похолоднее». Вот только на SP градусник показывает в Фаренгейтах и людей, впервые увидевших на «приборке» цифру 212, может покоробить, а это всего 100 градусов по Цельсию. Такие вот особенности американской комплектации...

Приборная панель Honda показывает обороты мотора, скорость (можно выбрать в милях или километрах) и один из трёх параметров на выбор: одометр, суточный пробег (оба в милях) или температуру. Жидкокристаллический тахометр прекрасно виден и днём и ночью и легко читается – считайте эту фразу укором более свежим по разработке панелям от «кваки»-шестёрки и «Ямахи-фазера». «Приборка» простая и лаконичная, как мясорубка завода «Авангард». По сравнению с ней итальянский хайтек в стиле «Опель кадет 1986» выглядит просто мультифункциональным кухонным комбайном с выходом в Интернет по беспроводному каналу. Ко всему перечисленному Aprilia может добавить показания одометра, часы, настраиваемая лампочка-блинкер оборотов мотора, два счётчика суточного пробега, лэптаймер на 26 кругов, путевой компьютер, показывающий среднюю и максимальную скорость, напоминание «пора на ТО», вольтметр, лампочка «откинутости» боковой подножки. Вот только всей этой хохломой в жизни практически и не пользуешься. Но само осознание того, что оно у тебя есть, приносит удовлетворение.

Оба мотоцикла оборудованы вытягивающимися грибками «подсосу»: Aprilia на руле (что очень удобно, и совсем не напрягает), а Honda под левым коленом в недрах мотора. Закрывать его, после того как тронулся, непросто – надо привыкать. На холодную (при температурах +10°C и ниже) Honda заводится с третьего раза. Пер-



### Honda VTR-SP2

★★★★★

настоящий «рэйсер»

много «мяса» на низах

очень компактный

сделано в Японии

экстремальная посадка

●●●●●

большой вес и расход топлива

недружелюбность к пассажиру

дизайн передней части на любителя

### тест-оценка

#### Динамика

Aprilia нервно покуривает в сторонке

#### Управляемость

а бегемотик-то рулится!

#### Комфорт

апартаменты класса люкс... при условии, что вы Dean

#### Драйв

подхват с низов

## V-ТВИН БЕЗ ПРЯМОТОКОВ, ЭТО КАК ПАМЕЛЛА АНДЕРСОН БЕЗ ГРУДИ, – жалкое и комичное зрелище. Но при стартах в шесть утра или возвращениях домой в час ночи возникает чувство стыда перед соседями

38

арсенал // сравнение



вый раз делает пых-пых четыре раза, потом раз двенадцать пых-пых, потом стабильно работает. Считаю это особенностью, а не проблемой. Aprilia заводится и молотит сразу.

Оба мотоцикла невозможно завести «с толкача» при подсевшем аккумуляторе. Даже на пятой передаче при отпускании сцепления заднее колесо просто идёт юзом. Это хороший повод следить за состоянием аккумулятора, и также это неплохо иллюстрирует, с какой силой мотоциклы тормозят мотором. И если на Aprilia это просто линейно-адекватный сброс скорости на закрытие «газа», то про Honda многие впервые попробовавшие говорят: «Я только газ сбросил, а оно само стоппи сделало!» Если едете на таких мотоциклах первым в группе, обязательно дублируйте сброс «газа» лёгким нажатием (до зажигания «стоп-рей») на рычаг тормоза – а то навтыкается вам в хвост толпа преследователей.

У обоих мотоциклов очень жёсткие рычаги сцепления, хоть и стоит гидравлика. На Honda мы это исправили установкой радиальных машинок Brembo, а на Aprilia машинки не встали – в крайних положениях руля жёстко упирались в приборную панель. Пришлось вернуть штатные и просто привыкнуть. Армированные шланги на «европейке» были с завода, а установка таких же на «японку» не прибавила ничего, кроме чувства душевного равновесия и внутреннего спокойствия.



Спрятанный в недрах обтекателя RSV вентилятор и «обнажёнка» Honda VTR...

**ЗДОРОВ** Многочасовые покатушки на треке сделали меня твёрдым сторонником Honda VTR – вот настоящий инструмент профессионала для гоночных weekend'ов. Начиная с посадки и заканчивая моментальной отдачей двигателя прямо с самых низов, всё работает только на одного Бога, и имя ему Скорость. Возможно, дело также и в моей далеко не студенческой конституции тела, но большой вес мотоцикла мне никоим образом не мешал даже в самой медленной шикане, где скорость прохождения поворота едва превышает 50 км/ч.

Тормоза, правда, несколько уступают оппоненту, но я бы не стал говорить о какой-то глобальной разнице, возможно, дело просто в чуть большем износе тормозных колодок конкретного мотоцикла. (Dean, кончай тормозить!) Подвеска ощущается значительно более жёсткой и гоночно ориентированной, чем у Aprilia, что снижает и без того невысокий уровень комфорта, взамен улучшая управляемость в условиях хорошего покрытия. Устраивала меня и та тяга, которую могучее сердце «японца» выделяло импульсными толчками на второй передаче.

«Итальянка» совсем другая. Большая и очень комфортабельная на фоне Honda она совсем не воспринимается как злой и бескомпромиссный спортбайк-твин. Где-то внутри её очень красивых недр-обтекателей на открытие ручки «газа» происходит какая-то работа, но ждать агрессивного выстрела-подхвата с самого низа, как у SP, было бы так же наивно, как приготовленного после тяжёлого рабочего дня специально для вас ужина заботливой женой...

Там, где на SP вполне хватало второй передачи, Aprilia настойчиво требовала подоткнуть первую, а на выходе на прямую старт-финиш преимущество Honda по двигателю было настолько очевидно, что «висящий» в зеркалах заднего вида Dean, видимо совсем отчаявшийся таким образом показать мне, что он на SP намного быстрее меня на Mille и что неплохо было бы подвинуться, в какой-то момент просто срезал кусок трассы по траве...

Зато в обычной городской езде приоритеты выстраиваются строго в обратной последовательности. То, что хорошо для трека, как правило, приносит вполне определённые неудобства при каждодневной эксплуатации. И буквально за каждую проигранную на картодроме секунду экспрессивная «итальянка» отомстила своей японской визави по полной программе. Здесь удобней всё, начиная от посадки и заканчивая обзором в зеркалах и меньшей вибрацией как на руле, так и на подножках. То есть к вопросу выбора того или иного мотоцикла надо походить, в первую очередь, именно с точки зрения его дальнейшего преимущественного использования, если вы, конечно, не обладаете буддистским настроением Dean'a, видимо способного получать удовольствие от путешествия даже на мотоцикле класса GP (только кто ж ему его даст...)

Остаётся также напомнить, что оба мотоцикла обладают солидным количеством призов и кубков, собранных в мировых и национальных сериях Супербайка и гонок Эндуранс.

Правда, в любом варианте, будь у вас SP или Mille, вы будете обладать мотоциклом с харизмой, не похожим по своему поведению и ощущениям от езды ни на один четырёхцилиндровый спортбайк. В этом и заключается вся прелесть больших «литровых» твинов, дистанцирующих своих владельцев от общей мотоциклетной массы, делая их в глазах обладателей «четырёх горшков» либо эстетствующими и понимающими толк в мотоцикленности гурманами, либо просто богатыми индивидами со своими тараканами в голове, почему-то покупающими меньше цилиндров и л. с. за большие деньги.

Однако сознательно пришедших в мир «литровых» «двоек» мнение окружающих волнует в последнюю очередь. ■

Благодарим дирекцию картодрома «Лидер». Тел.: (095) 996-63-79  
Отдельное спасибо Dean'у за предоставленные мотоциклы и качественный «burn out»

фото: Александр Дмитриев



## ВНЕЗЕМНЫЕ СОПЛА-«СТОПАРИ» «ИТАЛЬЯНКИ». А вы подумали – глушители?

параметры	Honda VTR-SP2	Aprilia RSV Mille-R
Год дебюта/год выпуска	2002	2001
Сухая масса	194 кг	183 кг
Снаряжённая масса	220 кг	209 кг
Длина/ширина/высота	2040/725/1145 мм	2070/725/1170 мм
База	1420 мм	1415 мм
Высота по седлу	825 мм	820 мм
Дорожный просвет	140 мм	139 мм
Объём бензобака	18 л	18 л
Угол наклона/вылет передней вилки	24°/96 мм	25°/99 мм
Двигатель	999 см <sup>3</sup> , четырёхтактный, двухцилиндровый, V-образный, с углом развала цилиндров 90°, с жидкостным охлаждением, 8 клапанов, DOHC	997 см <sup>3</sup> , четырёхтактный, двухцилиндровый, V-образный, с углом развала цилиндров 60°, с жидкостным охлаждением, 8 клапанов, DOHC
Диаметр цилиндра/ход поршня	100/63,6 мм	97,0/67,5 мм
Система питания	впрыск топлива, 4 инжектора	впрыск топлива, 2 инжектора
Степень сжатия	10,8:1	11,4:1
Мощность	136 л. с. при 10000 об/мин	130 л. с. при 9500 об/мин
Крутящий момент	102 Нм при 8000 об/мин	101 Нм при 7250 об/мин
Трансмиссия	6-ступенчатая КПП, многодисковое в масляной ванне, цепь	6-ступенчатая КПП, многодисковое в масляной ванне, цепь
Рама	пространственная из алюминиевого сплава	пространственная из алюминиевого сплава
Передняя подвеска	телескопическая перевернутого типа, 43 мм, ход – 130 мм, регулировки: сжатие, отбой, предварительное поджатие	телескопическая перевернутого типа, 43 мм, ход – 120 мм, регулировки: сжатие, отбой, предварительное поджатие
Задняя подвеска	прогрессивная Pro-Link, моноамортизатор, ход – 126 мм, регулировки: сжатие, отбой, предварительное поджатие	прогрессивная, моноамортизатор, ход – 135 мм, регулировки: сжатие, отбой, предварительное поджатие
Передний тормоз	2 диска Ø320 мм, 4-поршневые скобы	2 диска Ø320 мм, 4-поршневые скобы
Задний тормоз	диск Ø220 мм, 1-поршневая плавающая скоба	диск Ø220 мм, 1-поршневая плавающая скоба
Переднее колесо	120/70–17	120/70–17 (допускается 120/65–17)
Заднее колесо	190/50–17	190/50–17 (допускается 180/55–17)
Максимальная скорость	276 км/ч	269 км/ч
Разгон 0–100 км/ч	3,2 с	3,4 с
Расход топлива (л/100 км)	6,2–11,4	5,7–10,8

### Aprilia RSV Mille-R

★★★★★

удобная посадка

утончённый дизайн

комфортабельная подвеска

тормоза

●●●●●

посредственная тяга на низах

слабо выраженные двухцилиндровые возможности

относительно большие размеры

### тест-оценка

#### Динамика

хотелось бы немного больше экспрессии

#### Управляемость

замечательно рулится, но немного крупновата

#### Комфорт

почти «дорожник»

#### Драйв

попытаться удержаться за SP

