

2007 MOTO MORINI CORSARO 1200

УСТРОИТЬ НЕБОЛЬШУЮ РЕВОЛЮЦИЮ МОЖНО ПО-РАЗНОМУ. КТО-ТО ОТ-РАЩИВАЕТ ПЕЙСЫ В ПОД-МЫШКАХ ИЛИ «ДОЛБИТ» **СЕБЕ 3D-ТАТУИРОВКУ** ЧЕРНОЙ ДЫРЫ С СОБ-СТВЕННЫМ СФИНКТЕРОМ В РОЛИ ГОРИЗОНТА СО-БЫТИЙ. А ИТАЛЬЯНСКИЙ MOTO MORINI ВОССТАЛ ИЗ ПЕПЛА, И ТУТ ЖЕ НАГЛЫМ ОБРАЗОМ ПОКУСИЛСЯ НА ЛАВРЫ ИМЕНИТОГО СООТЕ-ЧЕСТВЕННИКА*, ВЫПУСТИВ «СТРИТ» CORSARO 1200, BO MHOГОМ СХОЖИЙ С DUCATI MONSTER, НО БОЛЕЕ ЭМО-ЦИОНАЛЬНЫЙ И ЭКСКЛЮ-ЗИВНЫЙ, ЧЕМ КОНКУРЕНТ ИЗ БОЛОНЬИ. УДАЛОСЬ НАЙТИ ЭКЗЕМПЛЯР «ДО-ЗАКАТНОЙ ЭПОХИ», ЧТО ТЕХНИЧЕСКИ НИЧЕМ НЕ ОТ-ЛИЧАЕТСЯ ОТ МОДЕЛИ 2013 ГОДА, ДАБЫ ПОЗНАКОМИТЬ-СЯ С ЭТИМ ОРИГИНАЛЬНО-ЭКСКЛЮЗИВНЫМ «ВЫСКОЧ-КОЙ» ПОБЛИЖЕ.

> * «Дукатистам» просьба слать анафемы на адрес редакции.





Вызывающий красный цвет, рама «птичья клетка» и 90-градусный V-твин. Всё это – генетическая сигнатура семейства нэйкедов от Ducati. Но конструкторы Morini не пытались просто клонировать знаменитый стрит из Болоньи, а подошли к задаче с позиции «мотоевгеники», успешно избежав наследственных атавизмов и рудиментов «Монстра».

На радость «уличным бойцам» Corsaro получил не престарелый двухклапанный десмодромный «воздушник», а вполне современный сверхкороткоходный четырёхклапанный двигатель жидкостного охлаждения внушительных размеров и рабочего объёма, которому позавидует иной круизер. Диаметр «глоток» впускного коллектора также впечатляет – 54 мм против 45 мм у «Монстра». Ещё один признак технического превосходства – это вилка с перьями диаметром 50 мм и внушительной нижней траверсой, вполне способной послужить наручниками для Халка.

А вот на маятнике «Пирата» дизайнерская мысль явно отдохнула. Выглядит он простовато и заметно уступает по уровню понт-фактора консольному шедевру

Ducati. Если бы «Корсар» на заводе оснащали маятником «Spondon», то Morini была бы обречена на лавину судебных исков с жалобами на неконтролируемую многодневную эрекцию у всех, кто его увидит.

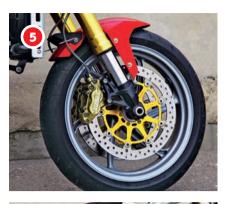
Бензобак Corsaro воплотил в себе тайные страсти и ночные фантазии разработчиков, совместив пышные формы и тонкую «талию», и позволяет пилоту занимать за рулем как традиционные, так и более экзотические позы. Выпускная система со спаренными глушителями по форме и рабочей температуре напоминает горячие груди и толстый кишечник Джоконды, а по диаметру «банок» - корабельную артиллерию времён Барбароссы (Хызыр-реис «Барбаросса», всемирно известный пират, турецкий флотоводец, 1-й Бейлербей Алжира, 1475-1546 гг. - прим. автора.). Завершает картину наглое выражение двуглазой морды, которое подкрепляет скверный (в лучшем смысле этого слова!) характер и «грязные» намерения обладателя.

Алгоритм возбуждения двигателя «красного пирата» оказался столь же экзотическим, как и его внешность. После нажатия кнопки пуска удерживать её не обязательно – бортовая электроника сама примет решение о продолжительности работы стартера. Но, видимо, из-за трудностей прокрутки крупных деталей внутренностей 1200-кубового твина при каждом запуске возникало ощущение, что у электродвигателя стартера не хватит силёнок, чтобы справиться со столь энергоёмкой задачей. Тем не менее, двигатель всегда заводился без сбоев.

Если же включить зажигание и долго не запускать движок, то «мозги» предусмотрительно погасят головное освещение в попытке сохранить заряд утомлённого аккумулятора.

Звук работающего двигателя Corsaro можно справедливо назвать симфонией «Морини Мажор» – он грандиозен и эмоционален. Так может звучать только итальянский V-твин. Глубокие низкие ноты, издаваемые мотором, гармонируют с позвякиванием ГРМ и под аккомпанемент тамбур-мажорного выхлопа сливаются в море итальянской страсти. Особенно, если газануть в закрытом помещении или под мостом...















- 1. Наглая морда недвусмысленно говорит о «скверном» характере.
- 2. Аскетичная приборка содержит море полезных функций.
- 3. «Банки» глушителей напоминаю пушки кораблей пиратского флота Барбароссы.
- 4. По «короткоходности» двигатель Corsaro заткнул за пояс суперсовременный мотор Ducati Panigale.
- 5. Жёсткая вилка без труда выдерживает перегрузки, производимые скобами Brembo.
- 6. Штатный маятник просится на замену одним из шедевральных изделий фирмы «Spondon Engineering».

Разгонный потенциал мотора впечатляет. Открываясь «на полную» на первых двух передачах, будьте готовы к подъёму переднего колеса и одновременной пробуксовке заднего – настолько могуч крутящий момент. Дьявольская динамика помогает осознать, что двухуровневое седло и бензобак эротичной формы – не просто дизайнерские изыски, но ещё и весьма уместная помощь пилоту, изо всех сил старающемуся удержаться в этом самом седле.

Ощущения брутальности мотора усугубляет небольшая задержка в реакции на поворот ручки газа на низких оборотах, которая может на мгновение создать иллюзию мягкого характера, а потом неожиданно спровоцировать штормовой выброс адреналина, устроив непроизвольное «вилли» на жирном «подхвате» после 5000 об/мин. Благодаря короткому ходу поршней двигатель не «вянет» на высоких оборотах и сохраняет бодрость почти до красной зоны. Ещё один нюанс, который вылезает при динамичном наборе скорости – нечёткая работа КП. Если постараться, то ложные нейтрали можно отыскать между всеми передачами. Не способствует точным переключениям и сравнительно длинный ход лапки. Но к этим особенностям привыкаешь и ошибки с переключениями передач практически сходят на «нет». Жестковатый рычаг сцепления владельцам ранних версий Ducati также не будет в диковинку.



А вот к спонтанным остановкам мотора при выжатом сцеплении привыкнуть сложнее. Особенно, если двигатель предательски глохнет на железнодорожном переезде. Позже, поковырявшись в тенетах мировой «паутины», удалось найти несколько отзывов о подобных неприятностях. К счастью, далеко не каждый экземпляр «Пирата» страдает этим недугом.

Нестись на максимальных скоростях утомительно – сказывается ничтожная ветрозащита и прямая посадка. Если же хватит сил продержаться в таком режиме дольше нескольких минут, в области «батонов» начинает активно расти температура. Но причина не в спонтанном мочеиспускании, как вы могли подумать. Это глушители набирают максимальную температуру и берутся за приготовление деликатесного барбекю из филейной части тела водителя.

Если двигаться в более законопослушном темпе, то впечатления за рулём «Корсара» будут гораздо более приятными. Почти вертикальная посадка обеспечивает отменный обзор в городе, а удачное расположение руля а ля «fat bar», в меру жёсткого седла и невысоких подножек формируют удобную для активной езды

позу, позволяющую уверенно контролировать динамичный байк не в ущерб общему комфорту. К сожалению, угол поворота руля сравнительно невелик – таковой, скорее, характерен для спортбайков. Поэтому в очень плотных пробках пошустрить, меняя ряд, не удастся.

Несмотря на огромный динамический потенциал и откровенно спортивную природу**, управляемость «Пирата» стабильная и чуть «ленивая», требующая мускульного усилия. В реакции байка на руление есть ничтожная доля нелинейности, вызванная то ли изношенной резиной, то ли эмоциональным итальянским характером. Но даже без рулевого демпфера «расколбасы» «Корсару» не грозят. Благодаря жёсткой раме, маятнику и вилке на максимальных режимах мотоцикл не вызывает у пилота страха за свое здоровье.

Качественные узлы демпфирования в вилке и моноамортизаторе позволяют аппарату уверенно держать асфальт в любых ситуациях. Даже в поворотах крупные неровности не приводят к потере сцепления и эффективно поглощаются. Конструкция маятника напоминает систему Honda Unit Pro-link, разработанную для гонок MotoGP,

и работает безукоризненно. На стандартных настройках подвеска в меру жёсткая и идеально подходит для агрессивной езды. Но, в противоположность спортбайкам, она – достаточно энергоёмкая и прекрасно справляется с реалиями наших дорог. Излишне говорить, что наличие полного набора регулировок позволит настроить её под вкус и вес практически любого

На «Корсаре» установлены тормоза Brembo, и этим всё сказано. Несмотря на классическую (не радиальную) конструкцию, передние суппорты останавливают байк, как вкопанный, а при неосторожном обращении – запросто поднимают его в стоппи. Единственная мелкая придирка заключается в том, что по современным стандартам передний тормоз недостаточно информативен и может вызвать у мотоэстетов ощущение «дубоватости». Задний тормоз и вовсе не заслужил нареканий, а использование штатных армированных шлангов в противоположность резиновым позволит владельцам избежать забот по их замене.

Приборная панель Moto Morini Corsaro выглядит просто и потому напоминает



аскетичные приборки современных спортбайков. Большой стрелочный тахометр с красной зоной от 9250 об/мин, ЖК-спидометр с часами, индикаторами температуры охлаждающей жидкости и номера включенной передачи, одометром и парой счетчиков промежуточного пробега в наше время мало кого удивят. Но наличие вольтметра, двух счетчиков средней скорости, двух таймеров времени пути, счетчика моточасов, индикатора температуры окружающего воздуха, максимальной достигнутой скорости и режима предупреждения о возможном появлении гололеда скорее характерно для люкскаров, а не мотоциклов.

Учитывая возможность выхода в меню настроек, переключения между английским и итальянским языками, доступ к сервисным и диагностическим функциям, выбор единиц измерения скорости и температуры, регулировку яркости и контрастности дисплея, а также параметров блинкера, подсказывающего оптимальный момент переключения передач, нетрудно осознать, что под внешней простотой приборки скрывается сложная и многофункциональная электроника.

Если же кому-то очень захочется занудно попридираться, то в Corsaro можно найти массу «итальянских» мелких недочётов, вроде короткого переднего крыла, не защищающего двигатель и радиатор от дорожной грязи, или глубоких пазов рядом с замком зажигания, надёжно и долго удерживающих воду и таким образом, способствующих коррозии болтов, расположенных в оных. Или в левой подножке, «благодаря» которой пятка периодически достаёт до движущейся цепи при прохождении левых поворотов «с коленкой». Или в зависящей от положения звёзд работе спидометра и индикатора номера включенной передачи. Но в процессе охоты на «блох» от вас может ускользнуть нечто более важное, а именно философия владения итальянским эксклюзивом.

Покупая Moto Morini, вы приобретаете не спокойную жизнь, а итальянскую версию двухколёсной революции. Как всякая уважающая себя донна***, Moto Morini Corsaro будет капризничать, не всегда слушаться, испытывать ваше терпение, иногда бунтовать, ломаться, требуя дорогих доказательств верности. А до их предоставления решительно отказывать в какой-либо близости. Если вам это не по душе, то на каждый день лучше выбрать менее капризный аппарат − поспокойнее и понадёжнее. А революция − это непрактичная роскошь, которую мало кто может себе позволить ежедневно. Но зато эмоции от неё − FORTISSIMO! ▶

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ Moto Morini Corsaro 1200 2007 **ДВ**ИГАТЕЛЬ двухцилиндровый, V-образный, 4-тактный, DOHC, 4 клапана на цилиндр, жидкостная система охлажления Рабочий объём, см³ 1187 Лиаметр/хол 107 / 66 поршня, мм 11,9:1 Степень сжатия Макс. мощность, л.с. при об/мин 8500 Макс. крутящий 122 при об/мин 6750 ТРАНСМИССИЯ КПП 6-ти ступенчатая Привол многодисковое, в Сцепление масляной ванне ХОДОВАЯ ЧАСТЬ трубчатая, стальная, Рама телескопическая вилка Marzocchi, Передняя подвеска перевернутого типа, 50 MM Ход подвески, мм 129 маятниковая, с Задняя подвеска моноамортизатором Ход подвески, мм 134 TOPMO3A два диска, Ø 320 мм, Передний 4-поршневые скобы диск. Ø 220 мм. Задний 2-поршневая скоба Rremho MARPI Передняя 120/70-R17 Задняя 180/55-R17 ПАРАМЕТРЫ Д/Ш/В, мм 2070/810/1070 Высота по седлу, мм Колёсная база, мм Топливный бак, л 18.7

** В Италии существует гоночная серия «Кубок родстеров», в которой Corsaro занимает лидирующие позиции уже несколько лет подряд. *** Или, если хотите, в конец распоясавшийся пират — в плане скверного характера и любви к драгоценностям оба образа имеют много обшего.

Сухой вес, кг 198

Цена в Европе от € 5500

Автор благодарит Кирилла Бузмакова за предоставленный на тест Moto Morini Corsaro 1200.