

Зеленый и злой Kawasaki ZX-6R DMC-Lorenzini

Журнал «МОТО» - январь 2014

Участь гоночных машин обычно незавидна. Если это не мотоцикл чемпиона, то по окончании сезона его, в лучшем случае, бросают пылиться в дальнем углу командной мастерской, а то и вовсе разбирают на запчасти. Но иногда судьба готовит для техники непривычные формы бытия: вроде и жив, а вроде и не совсем... Хотя скорее первое.



Застой до добра не доводит. А если быть точнее – он губителен. И не только для людей, но и для машин. Сколько суперспортивный Kawasaki ZX-6R DMC-Lorenzini после финальной гонки 2013 года простоял в запаснике до нашей встречи? Какие-то полгода. Может, чуть больше. Однако этого оказалось достаточно, чтобы она едва не завершилась, даже толком не начавшись: ровно через два круга по восхитительному итальянскому автодрому Misano World Circuit имени Марко Симончелли.



На пятой передаче, практически в отсечке, подлетаю к сверхбыстрой связке Curvone, перед входом в которую на 230–240 км / ч заматеревшие пилоты советуют лишь слегка прикрыть газ. На всякий пожарный подстраховываюсь, касаюсь рычага тормоза и... Эй, где же вы, четырехпоршневые радиальные Nissin с дисками Brembo, когда вы так нужны? Ау! А в ответ – тишина. Абсолютная.

В отношении тормозных механизмов правило таково: диаметр дисков, главный цилиндр и суппорты должны быть стандартными, а все остальное можно менять. Поэтому на «суперспорте» от DMC-Lorenzini спереди стоят диски Brembo KBA 61193, колодки SBS и армированные шланги. В период участия в чемпионате мира шланги имели быстросъемные коннекторы, чтобы можно было поменять скобы без прокачки всей системы.



В ту пору, когда мотоцикл участвовал в чемпионате мира, крепление переднего крыла выглядело несколько иначе – на двух втулках с быстросъемными шпильками. Эта хитрость помогала максимально ускорить процесс замены переднего колеса: вытаскиваешь пару шпилек, выкручиваешь ось колеса, разводíš в сторону суппорты – и можно вынимать. На всю операцию обычно уходило не более минуты.

Скорость я в итоге погасил, скинув несколько передач и воспользовавшись задней однопоршневой скобой, а затем тихой сапой докатил до пит-лейна, где механик команды Кевин Арвело Лопес вынес неутешительный вердикт: «Ничего не поделаешь – время. Сейчас поменяю жидкость, прокачаю – и выкатись вторично».

Что ж... Ненадолго. Обрато в бокс с рычагом, лежащим на пальцах, я вернулся через два круга. Прокачали еще – в этот раз тормозов хватило на круг. Да что ж это такое?



Ради облегчения вентиляторы системы охлаждения допускается демонтировать. Чтобы двигатель не закипал, установлен увеличенный и по площади, и по толщине радиатор Febur. С ним удается поддерживать оптимальную температуру 70–75 °С.

Обидно. Ведь этот ZX-6R с цифрами 88 на борту – из числа тех, что вместе с шотландцем Кевом Когланом честно отработали один сезон в «Мировом Суперспорте» от звонка до звонка. А годом ранее совершенно идентичный «Ниндзя» весьма неплохо подсобил турку Кенану Софуоглу в деле завоевания мирового господства... Так что терпеливо жду, а механики перекидывают с другой машины весь передний контур в сборе, чтобы я попытал счастье еще раз.



Через полчаса все хвори успешно вылечены. Снимаем «шестисотку» с грелок – ну, понеслась!

Выезд из пит-лейна сопровождается коротким силовым вили на второй передаче. Ух ты! А «лошадки» не все пока разбрелись по белому свету. Но много ли осталось их? Поначалу вроде как маловато: когда в медленной «шпильке» Rio ненароком воткнул третью (общение с «перевернутым» переключением, увы, до сих пор не отработано до инстинкта), чуть не заглох. Никаких третьих! Только вторая или – еще лучше – первая. Тем не менее стоит рядной «четверке» выбраться за границы, очерченные отметкой 6000 об / мин... Ураган! Даже взрыв ускорения, свойственный обычно «литрам» на заре двухтысячных! Причем на любой передаче. Требуется самая малость: не давать «шестисотке» провалиться по оборотам, мгновенно реагировать на вспышки блинкера и при непосредственном участии квикшифтера оперативно орудовать рычагом коробки.



Карtridge вилки Öhlins NIX30 и моноамортизатор Öhlins TTX36 MKII прошли через тонкую настройку признанных авторитетов из Andrea's Group. Под определенный трек может подбираться не только гидравлика, но и пружины разной жесткости.

Оттого любопытнее узнать, сколько же в нем реальных сил. Увы, никто толком сказать так и не смог. Впрочем, очевидно: их все-таки больше тех паспортных 125 л.с., имеющихся в распоряжении «стандарта». И все же... Вот бы такой мотор да всем серийным одноклассникам! Правда, расплата за столь невероятные характеристики – мизерный ресурс.



Список разрешенных модификаций двигателя на фоне старшего «Супербайка» выглядит более чем скромно. Можно менять воздушный фильтр, выпускную систему, впускные каналы в головке цилиндров и распредвалы. Проскальзывающее сцепление STM, установленное взамен стокового, позволяет регулировать торможение мотором перед входом в вираж. А до конца сезона 2013 года разрешалось иметь еще и несколько наборов шестерен с разными передаточными числами, что было крайне удобно с коробкой кассетного типа (теперь – только звезды). Ну и, чтобы при падении не разбросать содержимое картера по всему треку, боковые крышки прикрыты защитными полимерными накладками GB Racing.

На вопрос о «сроке годности» инженер DMC Racing Сергей Бояринцев вздыхает: «Жизнь гоночных движков традиционно коротка. Зато красива. Два года назад километраж не превышал и 1000 км. В прошлом сезоне из-за введенного лимита по количеству моторов он вырос до 1200 км. А конкретно этому – подготовки известных французских тюнингеров Akira Technologies – до тотальной переборки жить осталось примерно 40 боевых кругов. На сегодня тебе хватит».



С недавних пор квикишфтерами оснащаются даже сугубо гражданские мотоциклы, а присутствие этого «девайса» на гоночном мотоцикле обязательно.

Очень на это надеюсь. Потому что за те 15 минут, что длилась первая полноценная сессия, с настройками трекшн-контроля я успел поиграть всего раз или два. Хотя, признаться, особо острой необходимости

расслабить или, наоборот, затянуть ошейник электронного «цербера» за это время не возникло. Под полной тягой «квак» разгоняется смело и безбашенно, даже будучи в глубоком наклоне. А уж о том, что цифровой охранник неусыпно следит за каждым моим действием (иногда и откровенно провокационным), я мог догадываться исключительно по еле заметным признакам: то звонкий и оглушительно громкий голос прямоточного Aggow поменяет тональность, то реакция на газ выйдет мягче ожидаемой.



Приоритеты на приборной панели MoTeC CDL3 можно расставить самостоятельно. Мне наиболее наглядным показался такой вариант: номер передачи и тахометр – в центре, температура охлаждающей жидкости – левее от них, а индикатор уровня трекшин-контроля – в правом нижнем углу.

А еще вдруг за спиной материализовался призрак спортивного V-твина... Нет, я не спятил, хотя иногда и рад бы. Мне действительно мерещилось, будто некая «двойка» преследует меня по пятам и «открывается» синхронно. А обернусь – никого. И так – круг за кругом, раз за разом. В общем, чертовщина какая-то...

По возвращении поделился своими наблюдениями с Сергеем, чем немало того насмешил: «Никакой мистики. Это так иногда дает о себе знать система контроля тяги, она же – трекшин-контроль».



Левым пультом переключаются карты впрыска и уровни трекшин-контроля, а также активируется пит-лимитер (ограничитель скорости на пит-лейне).

Управляемость? Как и в случае с ранее опробованной Yamaha YZF-R1 Кева Коглана, умеренно «запиленной» под участие в российской кольцевой серии ([см. «Мото» № 9–2013](#)), манеры «маленького зеленого монстра» – отражение характера своего владельца. Они вымуштрованы до такого уровня, а подвески Öhlins подогнаны таким образом, что в ответ на команду рулем ZX-6R встает на нужную траекторию молниеносно, но без неуместной в гонках нервозности. Можно сказать, с определенным флером интеллигентности, при котором любой маневр происходит остро, легко, охотно. И фантастически быстро! Поэтому в высоком седле компактного «суперспорта» можно быть одновременно расслабленным и сосредоточенным, агрессивными плавным. Парадоксально, не правда ли?



Стандартная крышка бака заменена на быстросъемную, а внутренний объем заполнен специальной бензостойкой губкой (она страхует от вытекания топлива при повреждении).

Ради интереса попробовал тут же перепрыгнуть на другой Kawasaki – подготовленный по всем правилам «суперсток» ZX-10R – и уже по свежим следам сравнить ощущения. Лучше бы я этого не делал... Потому как нравившийся до этого «литр» сразу после «шестисотки» показался прямолинейным и требующим приложения непомерных усилий реактивным снарядом.словно тот нерадивый работник, которого нужно вечно пинать и наставлять на путь истинный. Конечно, на первых порах ты принимаешь это за неизбежный период притирки и адаптации, но вскоре суета надоедает...

Замена стандартных «мозгов» на более продвинутый модуль управления MoTeC M170 не просто дала возможность «заливки» собственных карт впрыска и зажигания, но и наделила недоступными заводской версии трекин-контролем, лонч-контролем, анти-вили, квикишфтером и дата-логгером (для записи данных предусмотрено 250 Мб памяти). Естественно, у столь продвинутого гаджета и цена соответствующая: один только блок ECU – около 2500 £. Да и кавасачьа проводка ему не подходит.



Мое терпение иссякло всего через шестнадцать виражей завязанного в гигантский молоток трека в пригороде Мизано-Адриатико, и на весь оставшийся день я вернулся к потрепанному судьбой Kawasaki ZX-6R DMC–Lorenzini. Начхать, что своим некомплектным видом он напоминает верного служебного пса, комиссованного из-за ран. Ему, опытному бойцу, всегда хватит запала, чтобы щелкнуть молодых по носу. Взглянуть бы на него на пике карьеры! Только, боюсь, теперь это возможно исключительно на архивных записях минувших гонок.



KAWASAKI
ZX-6R DMC–LORENZINI
данные производителя

> **ОБЩИЕ ДАННЫЕ**

Модельный год	2013
Сухая масса, кг	161
Длина * ширина * высота, мм	2090*710*1115
База, мм	1400
Дорожный просвет, мм	120
Объем бензобака, л	17
Угол наклона рулевой колонки, град.	24
Вылет, мм	103

> **ДВИГАТЕЛЬ**

Тип	R4, 4T
ГРМ	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см ³	599
Диаметр цилиндра * ход поршня, мм	67,0*42,5
Система питания	впрыск Keihin, диффузор Ø 38 мм, управляющая электроника MoTeC M170
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер

> **ТРАНСМИССИЯ**

Сцепление	многодисковое, проскальзывающее STM, в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепь

> **ХОДОВАЯ ЧАСТЬ**

Рама	диагональная, алюминиевая
Передняя подвеска	телескопическая вилка Showa с картриджами Ohlins NIX30, перевернутого типа, полностью регулируемая
Диаметр труб, мм	41
Ход колеса, мм	120
Задняя подвеска	маятниковая с моноамортизатором Ohlins TTX36 MKII (TTXKA039) и прогрессивной характеристикой, полностью регулируемая
Ход колеса, мм	134
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	два диска Brembo KBA 61193 Ø 300 мм, 4-поршневые радиальные скобы Nissin, колодки SBS
Задний тормоз	диск Ø 210 мм, 2-поршневая скоба Tokico
Колеса	литые, алюм. сплав
Передняя шина	120/70-17
Задняя шина	180/60-17

Итог

Говорят, спорт улучшает породу. Если оно так, то через год, два или чуть больше отдельные черты «суперспорта» Kawasaki ZX-6R DMC–Lorenzini мы обязательно увидим на серийных машинах. Лично я двумя руками голосую за обязательное появление близкого по характеристикам шасси. Ну а без гоночного мотора как-нибудь проживу.