

ITALY

В современном мотостроении невозможно обойти стороной солнечную Италию. Родина прекрасных автомобилей, и потрясающих своей красотой мотоциклов. Одни из лучших дизайнеров, именитые гонщики, инженеры, механики, все это подарила нам италия. Ducati, MVAgusta, MotoGuzzi, Aprillia, Gagiva, Benelli, Vespa, Lambretta, MotoMorrini – список самых знаменитых производителей, имена которых у всех на устах, они стали легендами .



Motoguzzi

Компания Moto Guzzi была основана двумя итальянцами, которые познакомились во время первой Мировой Войны. Джорджио Пароди был военным лётчиком, и по долгу службы достаточно часто контактировал с Карло Гуцци – простым механиком. А после окончания боевых действий Гуцци и Пароди, ставшие хорошими товарищами, решили заняться общим бизнесом – массовым производством мотоциклов.

Компания Societa Antonima Moto Guzzi была зарегистрирована в марте 1921 года, и тут же занялась производством. В отличие от Пароди, который выбил у своего отца деньги на финансирование проекта и занимался организационными вопросами, Гуцци сосредоточился на конструкторской деятельности, и уже вскоре был представлен первый мотоцикл. Он не был похожим на другие байки того времени, прежде всего, своей конструкцией. А вот технические характеристики оказались знатными: 130-килограммовый мотоцикл, оборудованный 8,5-сильным 0,5-литровым двигателем, развивал скорость в 85 км/час.

Тот же 1921 стал началом спортивной «карьеры» для компании Moto Guzzi. Уже в конце года мотогогонщик по имени Джино Финци выиграл гонку Taga Florio, которая подарила байкам производства Гуцци и Пароди известность. Осознав все преимущества такого рода ненавязчивой рекламы, основатели компании решили продолжить спортивную тематику, и в 1923 году дебютировал гоночный мотоцикл Corsa 2V, на который устанавливался 18-сильный силовой агрегат. 1924 дал старт модели Corsa 4V, оборудованной двигателем мощностью в 25 «лошадок». И здесь не обошлось без успехов – Гвидо Ментасти тут же выиграл на этом байке Гран-При Европы.

Кроме того, в начале 30-х Карло Гуцци начал разработку мотоцикла, в который было внедрено сразу несколько новшеств, и не прогадал – уже в 1935 году гонщик по имени Стэнли Будс на байке модели Moto Guzzi Airone, оборудованном 45-сильным 250-кубовым двигателем, выиграл гонку Tourist Trophy.

Вторая Мировая Война, как водится, доставила предприятию немало хлопот, но удачное расположение завода Moto Guzzi вдали от крупных городов спасло производство от бомбардировок. В военное время компания изготавливала мотоцикл модели Ace для армейских нужд. Этот байк, выпущенный приблизительно в количестве 8000 экземпляров, оснащался 13-сильным 500-кубовым силовым агрегатом и великолепно подходил для выполнения военных задач.

В конце 40-х главой спортивного отделения компании стал Джулио Каркано, и результаты не заставили себя долго ждать. 50-е годы XX века оказались по-настоящему успешными для команды Moto Guzzi: она выиграла массу гонок, а также несколько чемпионатов и громких титулов. Но и о производстве гражданских мотоциклов никто не собирался забывать.

С каждым годом предлагаемые компанией Moto Guzzi мотоциклы продолжали пользоваться всё большим спросом, но стремительный рост производства крупной автомобилестроительной компании Fiat заставил Moto Guzzi уйти из большого спорта.

В начале 70-х изменился руководитель предприятия. Им стал владелец мотоциклетной компании Benelli – Александро де Томазо, который сразу же начал создание мотоциклов марки Moto Guzzi, сконструированных по аналогии с моделями [Benelli](#).

Представленный в 1975 году мотоцикл Moto Guzzi V1000 Convert, оборудованный 0,95-литровым 71-сильным движком, вызвал огромный ажиотаж, но модель 1976 года оказалась ещё успешнее предшествующей. Байк Moto Guzzi V850 Le Mans обладал 0,85-литровым 81-сильным агрегатом, был великолепно оснащён технически, а в придачу ещё и отличался ярким дизайном от всемирно известного ателье ItalDesign.

Окончание 70-х и практически все 80-е годы XX века прошли под знаком постоянного обновления модельного ряда. Закончился же столь плодотворный период деятельности презентацией внедорожной модели Moto Guzzi Quota, которая состоялась в 1991 году. Этот 210-килограммовый байк обладал первоклассным дизайном, а также отличными техническими характеристиками. Двигатель мотоцикла развивал мощность в 70 «лошадок» при объёме в 950 «кубиков».

Приблизительно в тот же период времени компании удалось разработать абсолютно новый мотор, установленный на новый мотоцикл модели Daytona. Рабочий объём этого агрегата составлял 992 кубических сантиметра, а мощность – 95 лошадиных сил. Вскоре были презентованы ещё несколько моделей мотоциклов, которые в последствии обрели популярность: 1100 Sport, Vll Sport, California, а также Nevada 750.

После покупки в 2000 году компанией Moto Guzzi фирмы Aprilia, также специализирующейся на производстве мотоциклов, дела предприятия несколько ухудшились. Поэтому уже спустя четыре года совет директоров Moto Guzzi решил избавиться от недавно приобретённой фирмы. Сразу же появились и новые модели.

На сегодняшний день наибольшей среди покупателей популярностью пользуются такие байки как V7 Classic, Stelvio 1200, Norge 1200, а также Bellagio. Именно за счёт высокого уровня продаж данных моделей мотоциклов предприятие Moto Guzzi и остаётся одним из лидеров итальянского мотоциклетного производства



MV AGUSTA

История марки MV Agusta берет свое начало в первой половине двадцатого века. Своим рождением она обязана пионеру Итальянской авиационной индустрии Графу Джованни Агуста. Он был выходцем из Сицилии и проживал в Ломбардии. В 1907 году Джованни построил свой первый самолёт, а в 1923 году уже основал собственную авиастроительную компанию «Сочьета Коструциони Аэронавтике Джованни Агуста (Societa Costruzioni Aeronautiche Giovanni Agusta).

В годы первой мировой войны, авиационное производство Agusta переживало стремительный взлет в своем развитии.

В 1927 году, в связи со смертью Джованни Агуста, компания перешла под управление его супруги Гусселины и его сына Доменико.

В ходе второй мировой войны, предрекая падение спроса внутри страны на авиационную технику, Доменико принимает решение о начале разработки легкого мотоцикла

Итак, увидившая свет в 1946 году, «98» - стала первой серийной моделью мотоцикла MV Agusta.

В1947 году на Миланском салоне, компания MV Agusta, представила версию «Luxury» легендарного 98-ого, а также двухцилиндровые двухтактные мотоциклы с объемом 125 см³ и одноцилиндровые четырёхтактные мотоциклы с объемом 250 см³.

На этот момент у MV Agusta уже был серьезный опыт участия в регулярно проводимых гонках. Винченцо Ненчиони выиграл гонки La Spezia уже в первом сезоне, а в Monza уже весь пьедестал был занят гонщиками MV Agusta.

В 1950, 1951 и 1952 годах, три раза подряд, компания выигрывала гонку Милан-Таранто, на гоночной версии модели «98» с двигателем, форсированным до 6 л.с.

Доменико Агуста решил замануться на победы в соревнованиях самого высокого ранга - в чемпионате мира.

. И тогда Агуста переманил лучших специалистов из компании «Gilera» - инженеров Пьетро Ремора (Pietro Remor) и Артуро Магни (Arturo Magni). К сезону 1950 года они подготовили два варианта гоночных машин. Легкий мотоцикл имел одноцилиндровый четырехтактный двигатель (124 см3, 13 л.с.) с двумя верхними распределами и четырехступенчатую коробку передач. Гораздо более экстравагантную конструкцию имела «пятысотка» - четыре цилиндра в ряд (495 см3, 32 л.с), два верхних распределала, двухступенчатая коробка передач в дополнение к основной четырехступенчатой, торсионная подвеска заднего колеса и привод карданным валом. Оба мотоцикла получили трубчатые дуплексные рамы и переднюю параллелограммную вилку. Поначалу, показанные результаты несколько не соответствовали затраченным усилиям. Прорыв наступил лишь в 1952 году. етырехцилиндровая «пятысотка» была фактически спроектирована заново: мо 34дв, пятиступенчатая коробка передач, привод на заднее колесо цепью, «телескоп» или длинно рычажная вилка спереди и маятниковая подвеска сзади. Агуста также пригласил в свою команду опытных британских гонщиков, и это принесло свои плоды: Сесил Сэндфорд (Cecil Sandford) стал чемпионом мира в классе 125 см3, а Лесли Грэхем (Leslie Graham) занял второе место в классе 500 см3.

Нельзя не отметить прототип дорожного мотоцикла «R19», построенный в 1954 году. Фактически он представлял собой переработанный образец гоночной модели 1950 года: рядный четырёхцилиндровый двигатель с двумя верхними распределами (495 см3, 40л.с), привод на заднее колесо карданным валом, дуплексная рама, «телескоп» спереди и торсионная подвеска сзади. Пойди эта машина в серию - эпоха супер-мотоциклов могла бы начаться на 15 лет раньше.

Несмотря на производство обширной гаммы дорожных моделей (которые а середине 50-х годов дополнили еще и грузовые трехколесные машины), внимание Доменико Агусты все больше смещалось в сторону гоночной команды. Фактически вся прибыль «Механика Вергера» шла на финансирование ее деятельности, плюс солидные вливания от материнской авиационной компании.».

Но момент наивысшего взлета наступил для марки после того, как в конце 1957 года главные соперники MV Agusta - итальянские компании «Gilera», «Мото Гуцци» (Moto Guzzi) и «Мондиаль» (Mondial) – приняли решение совместно уйти из большого спорта. Трижды подряд - в 1958, 1959 и 1960 годах - гонщики на мотоциклах «MV Agusta» выигрывали чемпионаты во всех классах «одиночек»: 125, 250, 350 и 500 см3. После этого Доменико Агуста решил сосредоточить усилия в двух старших классах. Кубатура «350» была покорена в 1961 году, затем – победная серия с 1968 по 1973 годы. А титулы в «пятысотках» команда не уступала никому вплоть до 1974 года.

Впервые многоцилиндровый двигатель на серийном дорожном мотоцикле компании появился лишь в 1963 году

Любопытно, что одновременно с дебютом дорожного четырёхцилиндрового монстра гоночная команда перешла на более компактные трехцилиндровые машины. То была эра знаменитого итальянского гонщика Джакомо Агостини (Giacomo Agostini): с 1966 по 1975 годы он завоевал 15 титулов чемпиона мира в классах 350 и 500 см3, причем 13 из них – в седле мотоциклов «MV Agusta».

Выход на рынок в 1969 году мотоцикла «Хонда СВ750» (Honda) сделал все выпускавшиеся до тех пор мотоциклы устаревшими - в том числе и «MV Agusta 600». Поэтому в 1970 году престижная «четверка» предстала в полностью обновленном облике модели «750GT»: рабочий объем вырос до 749 см3, а максимальная мощность - до 69 л.с.

Впрочем, летопись побед получилась впечатляющей: за 27 лет выступлений в чемпионате мира гонщики на мотоциклах «MV Agusta» выиграли 275 гонк «Гран При», 38 титулов чемпиона мира в личном зачете и 37 - в зачете марок.

Братья Кастильони (Castiglioni), хозяева концерна «Каджива» (Cagiva), в 80-е годы активно скупили знаменитые, но пришедшие в упадок марки. Приобрели они у авиационного концерна и право производства мотоциклов под маркой «MV Agusta», задумав возродить это славное название. Разработка нового мотоцикла (проектированием двигателя занималась известнейшая компания «Феррари» (Ferrari)) отняла много времени, средств и едва не поставила концерн «Каджива» (Cagiva) на грань банкротства. Результат этих усилий - спортбайк модели «F4» - был представлен осенью 1997 года на мотосалоне в Милане. Рядный четырёхцилиндровый двигатель жидкостного охлаждения (749 см3, 126 л.с.) оснащен системой впрыска топлива. Рама образована переплетением труб из хромо-молибденовой стали и магниевых пластин из легкого сплава. В 2000 году компания представила также созданный на основе спорт-байка мотоцикл в стиле «голая сила» модели «F4 Брутале» (F4 Brutale). Чрезвычайно дорогие, эти мотоциклы выпускаются в малых количествах и пользуются особым статусом.

Концерн Cagiva в 1999 году сменил название на «МВ Агуста Мотор» (MV Agusta Motor). В 2001 году 20-процентный пакет акций компании приобрел другой итальянский гигант - концерн «Пьяджιο» (Piaggio). С 2006 года марка принадлежит итальянскому финансовому холдингу GEVI S.p.A.



Aprillia

Компания «Aprilia» была основана в середине 40-х годов крупным венецианским промышленником Альберто Беджио. Изначально предприятие являлось небольшой фабрикой по производству велосипедов, а также комплектующих к ним деталей. Однако все изменил конец 60-х, который ознаменовался желанием Беджио сделать свой бизнес семейным.

С 1968 года компанию Альберто составил его сын – Иван Беджио. Совместная деятельность членов семьи началась с работы над небольшими 50-кубовыми мопедами. А уже спустя два года производство вышло на действительно серьезный уровень: общественности были представлены мотоциклетные модели «Colibri», «Scarabeo», а также «Daniela». Особый успех компании принес внедорожный мотоцикл «Scarabeo», который позднее был несколько раз модифицирован.

В 1975 году дебютировали первые гоночные разработки компании – мотоциклы Aprilia RC и Aprilia MX 125. Практически сразу вниманию общественности были представлены и дорожные версии этих транспортных средств – так называемые копии, которые активно продавались и пользовались огромным спросом. Уже в 1977 году пришли и первые победы в гоночных состязаниях. Чемпионат Италии в классах 125 и 250 кубических сантиметров выиграли именно гонщики команды «Aprilia».

Особенно теплые воспоминания у представителей компании остались о выдающемся гонщике Иване Альборгетти, которому принадлежит масса рекордов и побед. Именно Альборгетти стал первым в истории итальянским спортсменом, вошедшим в число шести лучших гонщиков общего зачета чемпионата мира. Вместе с успехами на спортивном поприще пришли и успехи производственные. Так за первые десять лет существования компании уровень ежегодного производства возрос почти в 100 раз, что четко свидетельствовало о стремлении руководства фирмы занять передовые позиции в мире на рынке мотоциклетного производства.

Начало 80-х выдалось просто ошеломляющим для компании. В 1982 году был представлен 125-кубовый мотоцикл Aprilia 125 ST, сразу же завоевавший популярность. Однако более активные работы велись в области изучения новых технологий. В 1985 году компании удалось дебютировать на чемпионате мира по шоссейно-кольцевым гонкам, возможность участия в котором в конечном итоге принесло концерну «Aprilia» более 10 чемпионских титулов и, разумеется, увеличило спрос на продукцию компании.

Те же 90-е ознаменовались и тесным сотрудничеством с автомобилестроительным концерном «BMW». В рамках осуществления партнерской деятельности итальянцы занимались сборкой мотоциклов BMW F650. Ну а новое столетие стало таким же невероятным для компании «Aprilia», как и окончание предыдущего. В 2000 году концерном были приобретены известные на территории Европы фирмы «Laverda» и «MotoGuzzi», ну а успешное серийное производство двухтактного двигателя «Ditech», осуществляемое по лицензии «Orbital», стало настоящим достижением компании, которая практически сразу же выпустила первый скутер с этим мотором – Aprilia SR 50.

«Aprilia» – действительно легендарная компания, которая сегодня занимает второе место в мире по объему производства и продаж серийных мотоциклов и скутеров (более 300 000 экземпляров в год). А успехи, достигаемые на спортивных состязаниях, делают эту продукцию еще более популярной и востребованной.



Ducati

Ducatti

Начало фирме, завоевавшей весь мир, было положено в 1926 году, когда в итальянском городке Болонья в престижном районе Борго Панигале (Borgo Panigale) открылась первая мастерская, в которой изготавливались разнообразные радиотехнические приборы, а также детали и комплектующие к ним. Ее создателями выступили братья Дука̀ти (Ducati) –Адриано (Adriano) и Марчелло (Marcello). Однако затянувшаяся Вторая мировая война оказала пагубное влияние на Ducati, и к началу 1950-ых годов компания была вынуждена перейти под полный контроль государства..

Новая послевоенная политика компании была ознаменована выпуском на рынок инновационных двигателей, разработчиком которых выступил талантливый итальянский инженер, Альдо Фаринелли (Aldo Farinelli). Продукции удалось довольно быстро завоевать отечественного покупателя, что заставило руководство задуматься о расширении производства.

К середине 50-ых годов двадцатого века Ducati завоевала большую часть итальянского мотобелосипедного рынка.

Своим мировым успехом Ducati во многом обязана Фабио Тальони (Fabio Taglioni), перспективному итальянскому инженеру, в 1954 году получившему место главного конструктора фирмы. Первый мотоцикл, представленный брендом в сотрудничестве с ним, «100 Gran Sport», обладал мощным двигателем, объем которого равнялся 98 см³. Распределительный вал размещался в цилиндрической головке, что позволяло добиваться больших мощностей – 9 л. с. 100 Gran Sport мог набирать скорость до 130 км/ч при общем весе в 80 килограммов. Продолжая упорно трудиться над разработкой новых проектов и чертежей, в 1956 году Тальони изобретает десмодромные приводы, для которых был характерен механизм принудительного открытия и закрытия клапанов. Однако активно использоваться при создании мотоциклов данное новшество начинает только в 1958 году. Практически все разработки компании, которые проводились в период 1950-1960-ых годов, отвечали запросам профессиональных гонщиков либо же просто любителей быстрой езды.

Начало 60-ых годов прошлого столетия ознаменовалось для бренда, как эпоха создания мотоциклов нового поколения. Тальони была разработана и сконструирована революционная модель «Ducati 250». Благодаря своим характеристикам (мощность – 19 л.с., объем двигателя – 450 см³, верхний распредвал) ей в рекордно короткие сроки удалось занять лидирующие позиции на моторынке. К концу 1960-началу 1970-ых годов Ducati. Фирма даже заключила выгодный контракт с государственными службами Соединенных Штатов Америки, согласно которому Тальони должен был разработать революционный двигатель с объемом в 1300 см³. В результате данного сотрудничества был создан четырехцилиндровый двигатель, мощность которого составляла 100 л. с., он получил название «Apollo».

Тальони не собирался останавливаться на достигнутом, и к концу 70-ых годов прошлого столетия им были сделаны ключевые открытия в сфере моторостроительства. Так, вместо чугуна при производстве цилиндров он начал внедрять уникальный сплав из алюминиевых металлов, который был покрыт никель-кремниевой массой; а традиционный распредвал, состоящий из конических шестеренок, был заменен зубчатым ремнем.

К 1979 году он разработал модель «500 Panth», которая и по сегодняшний день считается самой скоростной при двигателе объемом в 500 см³

В 1985 году главный конструктор бренда, Фабио Тальони, уходит на пенсию, а компания, в которой он проработал в течение долгих десятилетий, переходит в собственность другого крупного мото-концерна, бывшего конкурента – «Cagiva». В этот период запускается массовое производство новых мотоциклов Cagiva, выполненных в стилистике «эндуро» при использовании 2-цилиндровых двигателей Ducati.

После ухода из фирмы Фабио Тальони его должность занимает талантливый инженер, Массимо Борди (Massimo Bordi). Также, в этот период начинается тесное сотрудничество Ducati с другой крупной итальянской компанией «Termignoni», специализирующейся на производстве выхлопных комплектов, деталей и систем.\

В первой половине 90-ых годов двадцатого века компания презентует инновационную модель мотоциклов «Ducati 916». Над ее дизайнерской разработкой трудился легендарный мотодизайнер Массимо Тамбурини (Massimo Tamburini), который наиболее известен тем, что создал дизайн таких мотоциклов, как «Brutale», «Bimota» и «MV Agusta». Отличительной чертой нового мотоцикла Ducati стала передняя подвеска, которая по своему внешнему виду напоминала перевернутую вилку «телескоп».









