



ТЕСТ

МЫС ДОБРОЙ НАДЕЖДЫ

MOTO MORINI X-CAPE 650

кроссовер | 2024 | 649 см³ | 60 л.с | 54 Н·м



ТЕКСТ Владимир Здоров

ФОТО Илья Ткачев, Михаил Маркелов

Глобализация медленно, но неуклонно покрывает мир. Некогда славные и легендарные итальянские мотокомпании одна за одной поглощаются китайскими мегахолдингами. Не избежала подобной участи и Moto Morini, ведущая свою родословную аж с 1937 года! В череде взлетов и падений, банкротств и смены владельцев, похоже, наступил логичный и понятный финал. Теперь это часть огромного концерна Zongshen Industry Group. Название Zongshen читается как «Цзуншиэнь» и в переводе с китайского означает «Циклон», что весьма символично в аспекте современных трендов.

Надо отдать должное усидчивости и настойчивости восточных партнеров, еще 30 лет назад подобный сценарий мог бы казаться лишь неуместной фантастикой, но сейчас это уже реальность. Важно, что и дизайн, и большая часть технических решений пока остались за итальянцами. Любопытно, что впервые модель Moto Morini X-Cape была представлена еще в 2019 году, а до потребителей она добралась лишь в 2022. Мы же подробно изучили новинку в Северной Пальмире буквально несколько недель назад.

Moto Morini X-Cape внешне — чистой воды итальянец, без всяких «почти» и прочих эвфемизмов, нарисован он тонко, изящно и, если хотите, грациозно, брависсимо! Настоящий дакаровский убийца песчаных дюн, суровый покоритель любого бездорожья и самых сложных ралли планеты.

Мотоцикл (особенно первый) очень часто выбирают глазами, и в своем классе Moto Morini X-Cape, вне всяких сомнений, один из самых красивых. Только вот в каком классе? Туристических эндуро? Нет, это чистой воды кроссовер, ведь после установки полноценной защиты картера (штатная тоже есть, но она больше от грязи, чем от камней) от заявленного клиренса в 190 мм остаются реальные 150 мм, негусто, знаете ли. Да и ход подвески в 175 и 165 мм, соответственно, что говорит

WHEELIE FACTOR

Только первая передача и почти с нулевой скорости, здесь это больше про навыки стантрайдинга, чем про возможности двигателя.



Moto Morini X-Cape, пожалуй, один из самых красивых кроссоверов в своем классе

о преимущественно асфальтовом предназначении мотоцикла. Вдобавок здесь не самые скромные 234 кг снаряженной массы, хотя, справедливости ради, среди одноклассников можно и потяжелее экземпляры отыскать, а в текущих реалиях уже есть с чем сравнивать.

Тем не менее если рельеф не сильно пересеченный, то геометрии мотоцикла хватает, другими словами, по той же грунтовке можно двигаться весьма бодро, так как спереди работают здоровенные 50-миллиметровые «ломы» от Marzocchi, а сзади на алюминиевом маятнике живет КУВ. И это не китайские муляжи известных брендов, а они самые: честные до последнего клика полноценной регулировки. На управляемость здесь влияет не только качественная подвеска, но и относительно небольшая для класса колесная база — 1490 мм. Благодарить за это надо смещенное в сторону расположение моноамортизатора. Да, ровно такое же решение можно видеть и на Kawasaki Versys. В итоге по легкости маневров Moto Morini X-Cape если не обычный хороший дорожный мотоцикл, как все тот же Kawasaki ER-6N, то очень на него похож! Инфантильности и вальжности «жирных туристов» здесь нет и в помине.

А еще здесь настоящие тормоза от Brembo, пусть и не радиальные. Если не пытаться соваться на трек, то их потенциала будет достаточно в 99% случаев, они прекрасно сочетаются с мощными характеристиками двигателя. Только вот с мотором здесь целая история, так как он от... CFMOTO 650MT!

Казалось бы, причем здесь двигатель CFMOTO, когда у Zongshen есть собственный силовой агрегат такого же объема, только еще и мощнее, вдобавок с английским наследием от Norton?.. История туманна, как и сам Альбион, а ведь с этим мотором мы уже знакомились в «кузове» Cyclone RX650, когда я честно выжимал из него все соки на серпантинах Сочи прошедшей зимой (см. «Мото» № 1–2024). Тогда от изначальных 86 л. с. китайцы оставили чуть больше 70 «лошадок». В нашем варианте силовой агрегат к вышеобозначенному никакого отношения не имеет, это мотор от Kawasaki Versys 650, начавший свою жизнь еще в 2007 году и здравствующий и поныне. Его вариации бесконечны, как просторы Китая, одна из таких живет в теле CFMOTO 650MT. В японском раскладе инженеры снимали 70 л. с., товарищи из Китая провели

MOTO MORINI X-CAPE 650

данные производителя

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Модельный год	2024
Сухая масса, кг	213
Снаряженная масса, кг	232
Длина × ширина × высота, мм	2200×900×1390
База, мм	1490
Высота по седлу, мм	845/820
Дорожный просвет, мм	190
Объем бензобака, л	18
Угол наклона рулевой колонки, град.	25,5
Вылет, мм	123

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	R2, 4T
ГРМ	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см ³	649
Диаметр цилиндра × ход поршня, мм	83,0×60,0
Степень сжатия	11,3:1
Система питания	впрыск
Мощность, л.с. при об/мин	60/8250
Крутящий момент, Н·м при об/мин	54/7000
Система охлаждения	жидкостная
Система запуска	электростартер

ТРАНСМИССИЯ

Сцепление	многодисковое, с обратной пробуксовкой, в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепь

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама	диагональная, стальная
Передняя подвеска	телескопическая вилка перевернутого типа, полностью регулируемая
Диаметр труб, мм	50
Ход колеса, мм	175
Задняя подвеска	двулучий маятник с моноамортизатором, регулировки: преднатяг, гидравлика сжатия и отбоя
Ход колеса, мм	165
Тормозная система	гидравлическая система, ABS
Передний тормоз	2 диска Ø 298 мм, 2-поршневые скобы
Задний тормоз	диск Ø 255 мм, 2-поршневая скоба

КОЛЕСА

Передняя шина	110/80-19
Задняя шина	150/70-17

ПРИБОРЫ

Экран 7 дюймов, яркая картинка при любом освещении, логичный интерфейс, возможность соединения со смартфонами на платформе обеих операционных систем — жаловаться решительно не на что.

ТОРМОЗА

Пусть и не самые впечатляющие 298 мм диаметра тормозных дисков, зато настоящие Brembo! Их достаточно при любых раскладах, ABS на заднем колесе можно отключить.



обрезание по всем канонам, на том же CFMOTO по ТТХ 61 л. с., в нашем формате это и вовсе 60 л. с. Плюс накинули две карты зажигания: обычная и эндуро, последняя настолько печальна, что пригодна разве что при езде в сильный дождь.

И это даже без обычной в таком случае бравурной софистики от менеджеров о лучшей тяге на низких и средних оборотах, просто констатация факта: получите, пожалуйста, 60 «непарнокопытных» и распишитесь. Обратная, причем положительная, сторона медали в том, что это все тот же многократно «пересмотренный» двигатель от Kawasaki ER-6, только без единой болячки, известный во всем мире в первую очередь благодаря своей надежности и долговечности. В нашем же случае есть еще и огромный плюс в плане запчастей, так как что?.. Верно: все запчасти для него подходят от CFMOTO, а эти парни на нашем рынке уже давно и плотно, имеют прекрасную логистику и большой склад.

Вот вам яркий пример: на одном из тестовых мотоциклов талантливый блогер долго и нещадно долбил картер о большие камни, в итоге у него получилось: картер пал в руках матерого профессионала. Новый был у дилера CFMOTO в наличии, примерно за 7000 рублей.

Да, но вернемся к ходовым качествам новинки. Продеформация иногда мешает мне несколько снизить планку динамических appetitov, но по факту крейсерская скорость в 130–140 км/ч поддерживается легко, если подождать, то спидометр может показать чуть



ДВИГАТЕЛЬ

Бесконечная реинкарнация старого доброго «ерша»: мощности на грани, зато колоссальный ресурс и надежность.



больше 180 км/ч, что будет соответствовать заявленным 170 км/ч, по заводским данным. Коробка работает понятно и четко, шестая передача становится рабочей уже с 90 км/ч. Разве что усилие на рычаге сцепления могло бы быть и поменьше.

Обтекатель со стоковым стеклом (а есть еще опционное, более широкое и высокое) отлично работает даже при моих 193 см роста, вибраций как таковых нет, эргономика совершенно точно европейская, места как для пассажира, так и для различных багажных систем много. Кстати говоря, сами багажные системы также предлагаются дилером, «колхозить» ничего не придется: хотите алюминиевые ящики — пожалуйста, предпочитаете мягкие сумки — они тоже есть.

ЗаклЮчения об удобстве второго номера не сослагательные, во время теста я проехал с «двойкой» больше 300 километров и получил полноценную обратную связь: среди ключевых моментов был отмечен высокий уровень комфорта, отсутствие вибраций на подножках и наличие пространства для ног. Для более полной картины: рост моего «второго пилота» — 174 см.

Несмотря на максимально возможную динамичную езду во время теста, расход топлива у меня точно не превысил шести литров на 100 километров.

Никаких вопросов по «железу» не возникло, разве что хотелось бы понять, как именно ухитрились «потерять» еще 10 л. с., — если дело только в «софте», возможно, их можно вернуть. Но наш мир не состоит только из ярких красок, постоянных фейерверков и грузовиков с шампанским. Для начала

несколько озадачивает ценовая политика импортера, во всяком случае, на текущий момент: 989 000 рублей за самую жирную комплектацию, с защитными дугами и на спицованных «золотых» колесах. Это немало. Хотя есть еще вариант на «обычных» дисках, без защитных дуг, и он будет дешевле на 40 000 рублей.

Да, Moto Morini X-Cape — это полноценный европейский кроссовер, чистый «итальянец» совершенно без всяких эквивалентов, но пока он к нам ехал, здесь уже обосновался целый сонм конкурентов: Voge 650 DSX, CFMOTO 650, CFMOTO 700 MT, QJ SVT 650X, Benelli 702X, и все они дешевле, причем по комплектации это отнюдь не туземные барабаны. Более того, с такой ценой это уже и территория более кубатурных моделей, таких как Kove 800X, CFMOTO 800MT, QJ 800SRT, а если накинуть 100 000, то получится и вовсе Voge DS900X!

В переводе с английского Cape — это мыс, так пусть этот мыс в названии Moto Morini X-Cape станет тем самым Мысом Доброй Надежды для нашего рынка, где плеяда новых брендов и названий неизбежно приведет к снижению цены, повышению качества обслуживания и прочих методов борьбы за возможных покупателей. Природа не терпит пустоты, ушедших всегда заменяют новые...



PS

Уже совсем скоро мы увидим другой X-Cape, Moto Morini X-Cape 1200, с собственным двигателем в 1187 кубиков и мощностью в 125 л. с.