

SCOOTERIA



Та, что с фарой на крыле

Непосвящённому человеку перепутать две любые модели Vespa проще простого. Выполненные все в едином стилистическом решении, они отличаются лишь деталями, определить которые сможет лишь искушённый ценитель возрождённой классики. Но модель GTV250 можно перепутать лишь со 125-кубовым собратом, что простительно даже для фанатов марки.

В привыкли к классическому стилю Vespa: к каплевидным формам, плавным очертаниям, обилию металла, фаре на руле. А на первой Vespa 1946 года выпуска данный элемент находился на переднем крыле. GTV250 своим стайлингом проводит параллель именно с ней, с прародительницей. Руль снова обнажился, лишь скромно прикрывшись приборной панелью и прозрачным небольшим ветровым стеклом.

Раз уж речь зашла о приборке, то с неё и начнём. Какой-то изрядной информативностью она не отличается, но отражает все необходимые на дороге данные: скорость,

количество бензина в баке, общий пробег, время. Разделена она на две части. Верхняя часть оформлена в духе 60-х годов прошлого века и «приютила» в себе спидометр, одометр, «бензомер» и несколько контрольных ламп. На нижней части расположились часы и оставшаяся часть контрольных ламп. Признаться, эту часть приборной панели я бы убрал или выполнил несколько иначе. Так, цифровые часы выбиваются из общей стилистики. Почему нельзя было выполнить их в виде стрелочных — загадка.

Надо отметить, что в ясную солнечную погоду сигнальные лампы видно не очень хорошо — приходится сильно отвлекаться, чтобы разглядеть. Если ездить

VESPA GTV250

244 см³, 22 л.с., 125 км/ч,
277500* руб.

текст: Николай
Ермолаев, фото:
Марк Кожура



* без учёта сезонной скидки



ОБЪЕМ БАГАЖНИКА

не очень маленький, но конфигурация не позволяет положить в него шлем

В ОБЛИКЕ

прослеживаются авиационные мотивы 50-х — скутер был спроектирован авиационным инженером

VESPA

— отличный городской скутер, который подойдет любому: как молодому человеку, так и девушке



в интеграле, то из-за «челюсти» не видно нижней части приборки, на которой расположена сигнальная лампочка поворотников.

Всё это дело прикрыто небольшим прозрачным ветровым стёклышком. Практической пользы у него немного, но как дизайнерское решение просто великолепно. Уверен, что на его место можно установить более высокий ветровик с куда лучшей ветрозащитой, и скутер при этом в плане дизайна ни капли не потеряет.

GTV250 из тех аппаратов, взглянув на который, сразу понимаешь, что во главе стояла работа дизайнеров, и лишь потом свои руки приложили инженеры. Какую деталь ни возьми для примера — любая (исключением станет разве что вышеупомянутая нижняя часть приборки) окажется подтверждением того, что дизайнеры и инженеры концерна Piaggio не просто так получают зарплату.

Бардачок в переднем щите не отличается гигантскими размерами, но мелочёвки в него напихать можно

ЛИЦЕНЗИИ

на производство Vespa купили многие заводы: английский Douglas, немецкий Hoffmann, американский Allstate, испанский Moto Vespa и французский Volose-leke. В СССР на Vespa тоже имели виды...

ФАКТЫ О «ВЕСПЕ»

1946 Мало кто знает, что своё привычное место на руле фара заняла лишь спустя несколько лет после начала производства. А на первой Vespa 1946 года выпуска данный элемент находился на переднем крыле

1950 Перенеся в далёком 1950-м фару на руль, конструкторы «одели» её в красивый кожух, закрывающий весь руль. Такой стиль принято связывать с настоящей Vespa

1957 В СССР был выпущен мотороллер ВП-150 «Вятка» — точная копия мотороллера Vespa

**Классический стиль Vespa
каплевидные формы плавные
очертания обилие металла.**



немало. Туда с лёгкостью поместится пара перчаток, банка воды, пачка сигарет и ещё что-нибудь негабаритное. Здесь же находится небольшой отсек, закрывающийся крышечкой, в котором находится минимальный набор инструментов: шестигранник, отвёртка да гаечный ключ. В принципе, больше и не надо, так как подседельный бардачок ничем не крепится и просто вынимается, стоит лишь поднять сиденье, тем самым открывая отличный доступ к мотору, свече и форсунке.

Кстати, об «унитазе». Пытаясь различными методами запихнуть в него открытый шлем, понимаешь, что багажная площадка ни разу не дизайнерская прихоть, а весьма полезный девайс, который просто требует установки кофра (правда, найти кофр, который бы гармонично вписался в общую стилистику, не так уж и просто). Под сиденье так и не удалось уместить даже фирменный шлем Vespa, не говоря уже об интеграле.

Красивое кожаное сиденье запирается электрозамком, чтобы открыть который, необходимо нажать на кнопку возле замка зажигания. Правда, все попытки будут безуспешны, если зажигание выключено. В общем и целом, сиденье весьма удобно для коротких городских поездок. Дискомфорт будет чувствоваться лишь в длительных прохватах. Дело в том, что сиденье состоит из двух частей, промежутки между которыми не позволяют перемещаться вперёд-назад. Получается, что сменить позу весьма проблематично, а это ведёт к быстрой усталости за рулём.

Но в городе устать не получится благодаря весьма хорошему и бодрому мотору Quasar 250. Оснащённый инжектором, он выдаёт на-гора 22 л.с. Показатель, действительно, не впечатляющий. Но прелесть этого двигателя не в максимальной мощности, а в моментной характеристике, которая отличается линейностью

ТЕХПАСПОРТ
VESPA GTV250 • 2010/2010

ДВИГАТЕЛЬ

244 см³, 4-тактный,
1-цилиндровый, 4 клапана,
жидкостное охлаждение,
инжектор

Степень сжатия
11,5

Мощность
22 при 8500 об/мин

Крутящий момент
20,1 при 6500 об/мин

ТРАНСМИССИЯ

вариатор

РАМА

листовая сталь с наваренными
усилениями

ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА

моноамортизатор, ход
колеса — 89,5 мм

ЗАДНИЙ ТОРМОЗ

1 диск 220 мм, плавающая
скоба

СУХАЯ МАССА

148 кг

ОБЪЕМ ДВИГАТЕЛЯ

1198 см³

ОБЪЕМ БАКА

9,2 л

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

128 км/ч

ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА

рычажная
с моноамортизатором
и консольным креплением
колеса, ход колеса — 86,5 мм

ПЕРЕДНИЙ ТОРМОЗ

1 диск 220 мм, плавающая
скоба



01 ЭРГОНОМИКА

Все кнопки, рычаги и переключатели расположе-
ны там, куда бы сам их поставил

02 ПРИБОРНАЯ ПАНЕЛЬ

Верхняя часть оформлена в духе 60-х годов про-
шлого века и «приютила» в себе спидометр, одо-
метр, «бензомер» и несколько контрольных ламп



БАГАЖНИК — крепкая хромированная площадка из толстых труб мощными пружинами удерживается в вертикальном положении. Для того чтобы закрепить площадку в горизонтальном положении, в бардачке лежит специальный пластиковый хомут

VESPA GTV250

И Н	   
	Вне времени...
М	   
	Идеален для GTV
Т М	  
	Главное не забывать, что это Vespa
	  
	Не для гонок
МИ	  
	Исключительно для города
Ч В	   
	Придаться не к чему
ЩИ	   
	Проблем замечено не было
Г	  
	Багажная площадка выручает сильно
Ф	  
	Для понимающих
Ц НИИ	  
	За «легенду» придётся раскошелиться

Итоговая оценка: 3,8


Возрождённая классика

Для фирменного» стиля вождения тормозных механизмов хватает за глаза а



и неплохим показателем крутящего момента. На деле этот мотор достойно разгоняет GTV, позволяя с лёгкостью уходить со светофора первым и оставлять позади весь автомобильный поток. Разгон при этом напоминает электричку — не шибко быстро, но почти одинаково на протяжении всего диапазона оборотов. Кстати, со следующего года мотор растолстеет до 300 см³.

Тормозит Vespa хорошо, но хотелось бы больше эффективности и обратной связи. Хотя, наверное, это я слишком придираюсь, так как концепция скутера не подразумевает светофорных гонок и игры в шашки на ТТК. Для «фирменного» стиля вождения тормозных механизмов за глаза.

Это моё первое личное знакомство с Vespa. И, надо признаться, весьма удивлён тем, что столь специфичный скутер мне так понравился. Я достаточно категорично относился к такого рода технике и считал, что покупают её только очень увлечённые люди. Но будь у меня почти 300000 свободных денег, в гараже обязательно бы появилась Vespa. Причём это была бы именно GTV250. 

Благодарим компанию «Азимут Моторс», тел. (495) 411-87-15, www.azimut-motors.ru



ИТАЛЬЯНСКИЕ

СКУТЕРЫ

Официальный дилер
АЗИМУТ МОТОРС

www.azimut-motors.ru

(495) 411-87-16

Ярославское шоссе д.109

aprilia



MOTO GUZZI

PIAGGIO