



Belissimo

/ЛЕТО. ВРЕМЯ ОТКРЫТЫХ СЕРДЕЦ И ОТКРЫТЫХ НАРЯДОВ. ВЕТРА В ВОЛОСАХ И В ГОЛОВЕ. ВРЕМЯ СКОРОСТИ И ДРАЙВА. ВРЕМЯ КАБРИОЛЕТОВ И МОТОЦИКЛОВ. И, КОНЕЧНО ЖЕ, СКУТЕРОВ. ЯРКИХ, МОДНЫХ И СТИЛЬНЫХ./



Горько признавать, но большинство людей в нашей стране при слове «скутер» представляют себе что-то японское, маленькое и маломощное. И это еще в лучшем случае. Некоторые сразу помянут недорогие изделия китайской промышленности, которые можно найти между велосипедами и спортивными тренажерами в большинстве гипермаркетов, в обилии расплодившихся по нашей стране. Люди постарше могут вспомнить, что когда-то и у нас в Союзе были мотороллеры «Вятка», такие смешные, круглобокие табуретки с моторчиком. И лишь настоящие ценители вспомнят, что, так или иначе, все современные скутеры и мотороллеры произошли от легендарных итальянских скутеров Vespa. «Вятка» так практически точная копия моделей Vespa 50-х

годов прошлого столетия. А самое интересное, что скутеры Vespa выпускаются по сей день. Более того, в 2009 году их можно официально приобрести в России. И это уже передовые технологии и решения при бережно сохраненном, на 100% узнаваемом стиле. Откуда родился этот стиль? Ведь мотоциклы существовали уже не один год. И были они, по своей сути, моторизованными велосипедами. Согласитесь, с определенной натяжкой можно найти немало общего в конструкции и тех и других. По меньшей мере – рама, которая располагается между ног. Как на велосипедах ездили девушки? Правильно. Присев на сиденье с одного бока, ибо в юбках ездить, как мужчина, было бы некомфортно да и весьма неприлично по тем временам, нужно сказать. Но

все по порядку. В 1884 г. Ринальдо Пьяджо (Rinaldo Piaggio) основал концерн Piaggio, который выпускал суда, самолеты и промышленное оборудование. К слову, самолеты Piaggio до сих пор выпускаются. И не просто так, а в альянсе с Scuderia Ferrari, чей логотип красуется на носовой и хвостовой частях самолетов Piaggio Aero P180 Avanti II. Очень элегантный, красивый самолет. Однако настоящую славу и известность имени Piaggio принесли скутеры. Когда Вторая мировая война сильно подкосила экономику Европы вообще и Италии в частности, сын основателя компании – Энрико Пьяджо (Enrico Piaggio) – в честь деда назвали, кстати) решил выйти из авиастроения и диверсифицировать бизнес семьи, начав выпуск доступно-

го, надежного, простого транспортного средства, которое могли бы себе позволить как можно большее число людей. Италия должна была начать двигаться вперед. К разработке нового транспортного средства был привлечен авиаинженер Коррадино ДиАсканио (Corradino D'Ascanio). Задачу поставили довольно жестко: просто, доступно, удобно как для мужчин, так и для женщин, легкое в управлении, должно иметь место для пассажира и одежду не пачкать. Мотоцикл отпал сам собой. В том числе и по вышеупомянутой причине (насчет удобства для женщины). В итоге получилась до гениальности простая и изящная конструкция, где явно просматривается стремление к самолетной аэродинамике. Несущий кузов с округлыми обтекаемыми формами, плавными линиями

и переходами от переднего обтекателя в пол и, поднимаясь вверх, образуя сиденье. Как словно одним, непрерывным движением карандаша удалось увязать воедино два колеса, руль и кресло. И что самое важное, чего и добивались разработчики, – это не мотоцикл. Это скорее удобное кресло на колесах. Ноги не обнимают раму с мотором, упираясь в бензобак, как на мотоциклах, а ставятся перед собой, как если бы вы сидели на табурете. И передний обтекатель защищает водителя от дорожной пыли и грязи.

Еще интереснее примененные технические решения. Работа с военной техникой помогла Коррадино ДиАсканио максимально упростить конструкцию скутера. Заднее колесо крепилось непосредственно на выходной вал КПП, переднее колесо – консольно к стойке, а вилка напоминала самолетное шасси, позволяя легко менять колесо. На первом скутере был установлен 1-цилиндровый, 2-тактный мотор объемом 98 куб. см и мощностью 3,5 л. с. На 4500 об/мин, что позволяло скутеру развивать скорость 60 км/ч. 3-ступенчатая КПП имела удобный переключатель на

руле. В 1946 г. были изготовлены первые 2,5 тысяч скутеров. А имя Vespa, что с итальянского переводится как «Оса», они получили за характерное тихое жужжание моторчика, не имеющее ничего общего с рычащими мотоциклами.

Так появилась, без ложной скромности, легенда. Ее успех можно сравнить, возможно, с Volkswagen Beetle в автомобильном мире. Успех Vespa был феноменален. Как по миллионам проданных за эти годы моделей, так и по числу звезд кино, спорта и других известных людей, ставших поклонниками этих скутеров. Да что тут говорить. Если вы еще не видели знаменитый фильм «Римские каникулы» с Грегори Пек и неподрожжаемой Одри Хепберн в главных ролях, настоятельно рекомендую посмотреть. Их поездка по городу на Vespa стала, возможно, лучшей рекламой для этих скутеров.

Vespa были столь популярны во всем мире, что Piaggio не просто расширило производство, разместив его в разных странах, но и выдало немало лицензий на производство подобных скутеров. Одна из таких лицензий в итоге родила на





свет отечественный мотороллер «Вятка». Как и многие фирмы, в 80–90-х компания испытывала финансовые трудности, и многие поспешили списать ее со счетов, но испытанные десятилетиями бренды и новейшие технологии сделали свое дело. Сегодня Piaggio владеет несколькими мото- и скутерными брендами и занимает лидирующие позиции на европейском рынке. Сухие цифры характеристик модельного ряда Vespa-2009 года вы можете найти в табличке. Но это лишь цифры. Они почти ничего не значат когда речь идет о таких скутерах. Это нужно увидеть своими глазами, попробовать, прочувствовать. Как хорошее вино с годами становится лучше, так и этот изначально доступный, народный мотороллер превратился в культовый скутер, сохранивший свою харизму, свое очарование, свой шарм. И это вполне логично, что такой внушительный багаж уже не может стоить дешево. И те пресловутые китайские скутеры, что продаются в супермаркетах, даже рядом не могут стоять с этой иконой стиля и вкуса. Тем более что и в техническом отношении, не говоря уже о качестве и надежности, Vespa превосходит многие аналоги. Хотя бы в силу многолетнего опыта, что был накоплен компанией за столь длинную историю.

Текст: Даниил Шургальский
Фото: Vespa



Vespa GTV 250

Vespa S 50

Vespa GTS Super 300

Параметр	Vespa S 50 2t	Vespa LX 50 2t	Vespa LX 150	Vespa GTS 250	Vespa GTV 250	Vespa GTS Super 300
Двигатель: цилиндров/тактов/клапанов	1/2	1/4(2)	1/4	1/4/4	1/4/4	1/4/4
Рабочий объем, куб. см	49	49,9 [49]	124	244	244	278
Диаметр цилиндра x ход поршня, мм	40x39,3	39x41,8 [40x39,3]	57x48,6	72x60	72x60	75x63
Мощность, л. с./об/мин	-	-	10,3/8000	21,3/8500	21,3/8500	21,4/7500
Крутящий момент, Нм/об/мин	-	-	9,6/7250	20,1/6500	20,1/6500	22,3/5500
Система охлаждения	Воздушное, принудительное			Жидкостное		
Трансмиссия	Автоматическая CVT					
Стартер	Электрический, кик-стартер			Электрический		
Тормозные механизмы: задний/передний	Гидравлический дисковый 200 мм / механический барабанного типа 110 мм			Гидравлические, дисковый 220 мм / дисковый 220 мм		
Шины: перед/зад	Бескамерные, 110/70-11", 120/70-10			Бескамерные, 120/70-12", 130/70-12		
Габариты, мм: длина	1755	1755	1800	1930	1930	1930
Ширина	740	740	740	755	770	755
Высота по седлу	775	775	785	790	790	790
Колесная база	1280	1280	1280	1370	1370	1370
Топливный бак, л	8,5	8,5	8,5	9,5	9,0	9,0
Цена, Евро	3200	3140	4200	5930	6600	6600