Итальянцы, пожалуй, лучше других понимают толк в прекрасном. И это относится не только к одежде и деталям интерьера. Эксклюзивная техника в их исполнении получается исключительно выше всяких похвал

МИХАИЛ ПИМУС ФОТО: КИРИЛЛ КАЛАПОВ

В редкой оправе

VESPA 946
2014 г., 124 см3, 11,6 л. с,
€ 12300

VESPA 946 ОДНОЗНАЧНО ХОРОША. **ТУТ ДВУХ МНЕНИЙ БЫТЬ НЕ МОЖЕТ**

В погоне за эксклюзивом мир потихоньку сходит с ума. Люди не желают довольствоваться просто добротными вещами, им подавай то, чего нет и не будет ни у кого. Причём процент мотолюбителей, желающих заполучить в своё владение что-нибудь эдакое, едва ли не рекордный на общем фоне. От количества редких дорогих спортбайков, на три цены затюнингованных туреров и мелкосерийных кастомов, на которых без вывихов и сотрясений невозможно выехать из гаража, рябит в глазах, и это только начало.

Разобраться, откуда такие потребности растут, можно и без помощи психолога. Владеть эксклюзивной вещью, в данном конкретном случае скутером, действительно круто безотносительно мнения окружающих. Vespa 946 можно сравнить с дорогим телефоном Vertu. С одной стороны, внутри старинная Nokia, которая по современным меркам не умеет ничего, с другой стороны, аппарат просто манит своим шармом, точностью исполнения, дорогими материалами и приятными формами. «946» – это чисто имиджевая модель, выпущенная итальянцами для поддержания собственного статуса мирового лидера в производстве правильных скутеров. Но за безумно красивой оправой в виде кузова-монокок нехарактерной формы с большим количеством любопытных деталей скрываются ничтожно модернизированные двигатель и ходовая от уже зарекомендовавших себя моделей Vespa. При этом розничная цена кусается. В Россию пока официальных поставок нет, по неофициальным каналам ценник стартует с 600000 руб. За уникальность приходится щедро доплачивать!

Давайте разберёмся, за что такие деньги. Основная изюминка – естественно, внешнее убранство и лоск. Вообще, это надо видеть... Фотографии не отражают реальную крутость. За отправную точку взята ретромодель Vespa MP6, с которой в 1946 году всё и начиналось. Происхождение названия, думаю, понятно. Полностью металлический монокок выполнен с использованием ретромотивов и очертаниями напоминает осу. Передняя часть с заострённым носиком и овальной ксеноновой фарой (и это в штатном оснащении) более-менее традиционная. Чего нельзя сказать о корме. Парящее над покрытым вентиляционными жабрами округлым брюшком моторного отсека сиденье выглядит неординарно. Само собой, про багажную ёмкость пришлось забыть, её попросту нет, зато высвободившаяся поверхность формирует приятную глазу покатую линию заднего крыла а-ля ретроавтомобиль, которое увенчано чертовски стильным светодиодным фонарём.

Рассматривать «946» можно до бесконечности. Это как медитировать у костра. Скутер выполнен с явной любовью к мелким деталям и хорошим материалам. Всё в нём прекрасно – от монументальных металлических зеркал и покрытых кожей ручек руля до технологичной приборной панели, винтажных колёсных дисков и шикарного сидения. Такое редко увидишь – всё в элементах оформления сделано так, как будто речь идёт о ювелирном украшении. Единственное, что на мой вкус несколько выбивается из общей идиллии – это эстетичность двигателя. С левой стороны ситуацию отчасти спасает мясистая крышка вариатора и монументальный картер двигателя, но выхлопная труба и пластиковые кожухи по правой стороне выглядят простовато.

Что до ходовых испытаний, то их было проведено совсем немного. Удалось лишь поёрзать по ограниченному пятачку, но, тем не менее, мне есть чем поделиться. Те скутеристы, которые хоть раз ездили, скажем, на Vespa LX 125 (150) или Vespa S 125, почувствуют себя как дома. «946», подгоняемая вперёд трёхклапанным четырёхтактным моторчиком воздушного охлаждения с объёмом 124 см^3 и пиковой мощностью 11,6 л. с. (существует версия с двигателем 150 см^3), движется плавно и статно. Разгон не быстрый, но уверенный. Максимальная скорость, если верить официальным заводским данным, – 93 км/ч. В городе отбиться от преследователей ещё хватит, на трассе будет неуютно. Тормозная система в целом с задачей справляется. Два диска останавливают «табурет» не резко, но прогнозируемо. Посадка за рулём максимально естественная, кисти руки чуть смещены вниз, места для

Приборная панель далека от стиля ретро, но выглядит вполне со вкусом

Замок отпирает сидение для доступа к табличке на раме и инструментам... багажной ёмкости нет!

ИСПОЛЬЗОВАТЬ ТАКУЮ ПРЕЛЕСТЬ ДЛЯ КАЖДОДНЕВНЫХ ПОЕЗДОК КОЩУНСТВО

коленей навалом. Чтобы найти человека, который не сможет удобно усесться, придётся сильно постараться.

Захватывающая динамика не про этот скутер. Балом правят удивительные тактильные ощущения от взаимодействия с дизайнерской обёрткой и просто фантастической ходовой. В движении Vespa 946 воспринимается как единый механизм. При езде слышен только двигатель и ничего более. Никаких посторонних шумов, скрипов и жужжания вообще!

VESPA	946
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	4-тактный, 1-цилиндровый
Рабочий объём, см³	124
Макс. мощность, л. с.	11,6/8000
Макс. крут. момент, Нм при об/мин	10/7500
Система охлаждения	воздушная
Система питания	электронный впрыск топлива
ТРАНСМИССИЯ	
КПП	вариатор CVT
Сцепление /привод	сухое / ремень
ПОДВЕСКА	
Передняя	консольная рычажная
Задняя	маятниковая, моноамортизатор
ТОРМОЗА	
Передний	1 диск, 3-поршневая скоба, АБС
Задний	1 диск, 2-поршневая скоба, АБС
ШИНЫ	
Передняя и задняя	120/70-12 и 130/60-12
ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ	
Длина/ширина/высота, мм	1997/760/н. д.
Колёсная база, мм	1415
Высота по седлу, мм	604,3

Вот он, высокий класс сборки. Металлический несущий крайне жёсткий кузов совместно с выверенной в ходе многолетней эволюции конструкцией подвески обеспечивают прецизионную управляемость. Скутер прекрасно держит дорогу и подкрепляет уверенностью любой манёвр. Развороты можно осуществлять на крошечном куске асфальта, не снимая ног с подножек.

Надо заметить, итальянцы ревностно относятся к своей технике. С ходу новую Vespa 946 купить, скорее всего, не получится. Только предзаказ с подробным обсуждением комплектации. Экземпляр, доставшийся нам на тест, по желанию будущего владельца был дооснащён небольшим ветровым стеклом (€ 267), пассажирским сиденьем (€ 350), багажником (€ 160) и фирменной сумкой (€ 350). Итого, помимо стоимости самого аппарата, ещё чуть больше € 1000 на несложный тюнинг. Oh mama mia…

ТЕСТ-ОЦЕНКА	
ДИЗАЙН	
На шаг впереди	
МОТОР	
Маловато объёма, но характер приятный	
ТРОМОЗА	
Диски и АБС по кругу	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
В меру жёстко	
ЭРГОНОМИКА	
Не придерёшься	
КАЧЕСТВО ИЗГОТОВЛЕНИЯ	
Belissimo	
ГРЯЗЕЗАЩИТА	
Правильная	
БАГАЖ	
Инструменты и вещи оставьте дома	
ФАН-ФАКТОР	
Неторопливо и с гордостью	
ЦЕНА	
Эксклюзив не бывает задаром	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	4,6
Скутер как произведение искусства	

В базовое оснащение всех Vespa 946, помимо ксенона и светодиодов, также входит антиблокировочная система тормозов, электронный трекшн-контроль, покрышки Michelin Scooter GT, крючок для сумки и упоры для ног пассажира. Всё, чтобы приятно и с комфортом ездить и ненароком красоту об асфальт не попортить.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Vespa 946 однозначно хороша. Появление данного аппарата разделило всех скутеристов на два лагеря – первые могут купить и уже внесли предоплату, вторые не могут купить, но уже начали мечтать. При всей своей имиджевой составляющей модель вполне дееспособная и ездовая. Но использовать такую прелесть для каждодневных поездок кощунство. «946» – это классика и ретромотивы в современной технологичной обёртке для эпизодических выездов «в люди».

За предоставленный скутер Vespa 946 и помощь в организации съёмок благодарим компанию «Викинг-Мото», www.viking-moto.ru, тел. (916) 250-72-00

> Металлический жесткий несущий кузов совместно с выверенной конструкцией подвески обеспечивают прецизионную управляемость

ЕВГЕНИЙ ВЕНЗИК, владелец частной мотомастерской, большой специалист по итальянским скутерам:

Так повелось, что благодаря законам и правилам Италии, 125-кубовые скутера – одна из самых распространённых категорий двухколёсной техники. На них ездят все, от мала до велика. А среди моторов Vespa, 125-кубовый ведёт свою историю уже на протяжении нескольких десятилетий. За ним давно закрепилась слава крепкого и выносливого. Поэтому, когда 946-я модель была ещё на бумаге, конструкторы уже знали, какое у неё будет «сердце».

Заметьте одну небольшую деталь. Про Vespa 946 есть рекламные ролики, проспекты, брошюры, в интернете много фотографий и описаний, но в них вы не найдёте данных по двигателю. Максимум – оговорка, какой он экономичный и тяговитый. Почему? Да просто потому, что это самая малозаметная деталь. Вы его не видите и почти не слышите. Наслаждайтесь движением, удобством, дизайном, а про двигатель можете забыть. Да, он есть! Он четырёхтактный и оснащён современным электронным впрыском. Имеет один цилиндр и три клапана, прекрасную эластичность и минимум вибраций. Справляется с современными экологическими нормами. Этот моторчик продолжает быть одним из самых надёжных в линейке агрегатов от Vespa. Во внимание надо брать и тот факт, что современная интеграция расширяет диапазон применения этого великолепного двигателя по всей Piaggio Group.

Подробная техническая информация – удел сервисменов. Я – один из них. В нашей стране не так мало любителей «итальянцев», поверьте! Регулярно принимаю на обслуживание скутера с двигателем 125 см^3. Моя частная мастерская-салон специализируется на итальянских производителях. Мы хорошо знаем Vespa, так как давно тесно общаемся. Помимо плановых ТО, уж и не помню, когда требовалось серьёзное вмешательство или ремонт. Ресурс четырёхтактных двигателей спокойно переваливает за 50000–60000 км. Это очень хороший показатель для объёма в 125 кубических сантиметров. В подтверждение этого факта Vespa даёт два года гарантии.

Для Америки Vespa предлагает 150 см3 двигатель. Технически, это копия 125-кубового собрата, но с ужесточением по экологии. В итоге – те же лошадиные силы, и в ходовых ощущениях владелец не чувствует прибавки.

Владельцы итальянских скутеров знают, как никто другой, о великом множестве тюнинговых комплектов и запчастей. Они позволяют увеличить мощность, динамику и ходовые качества. Однако я очень сомневаюсь, что для Vespa 946 они понадобятся. Технически это хорошо сбалансированное, выверенное, чрезмерно красивое и очень удобное средство передвижения.