

Забавно, но самые лучшие тесты техники получаются спонтанно. Бывало, неделями собираешь народ, технику, стыкуешь графики. Когда, казалось бы, все уже “на мази”, вмешивается его величество Случай, как правило, не упускающий возможности подкинуть изрядный черпак дегтя в ложку меда. То ли дело, когда возможность протестировать давно желанный аппарат сваливается, буквально, как снег на голову!

Текст: Денис Лось
Фото: michel

ОБЪЕКТ ПРИТЯЖЕНИЯ

В моем маленьком черном блокнотике уже давно пылится список мотоциклов, не протестирую я которые, мне будет мучительно больно за бесцельно прожитые годы. Входит в этот список и Aprilia Pegaso Strada, причем там она далеко не на последнем месте. Несколько фотографий этого шедевра итальянского дизайна уже давно заняли места на моем столе, на экране компьютера. Да и девушка уже как-то косо поглядывает на меня, по-моему, комплименты в адрес итальянских байков звучат чаще, чем в ее (мне стыдно, я исправлюсь!).

И вот звонок в редакцию, мол, так-то и так, компания "Италмото", не хотите ли протестировать Pegaso 650 Strada...

Они еще спрашивают! С такой скоростью я не собирался никогда. Более того, путь от площади Льва Толстого до аэропорта Жуляны, рядом с которым расположен салон дилера итальянских мотоциклов, был преодолен по пробкам минут за двадцать (было что-то героическое в том, как мы с ДРАЙВОМ пробивались через плотно сомкнутые ряды консервных банок, но об этом в другой раз).

Яркий, красно-оранжевый байк стоял в солнечных лучах и источал позитивную энергию, осязаемую физически. Сразу скажу, что этот тест-драйв, скорее всего, выйдет предвзятым, ибо просто невозможно стоять с кислой миной, выискивая огрехи сборки и конструктивные недостатки этого красавца! Взгляните на изящный обтекатель с "кристальной" фарой, установленный на серебристом подрамнике, который сам по себе является произведением искусства. Мягкие, струящиеся линии фальшбака переходят в изящную "талию" сиденья, а дальше... дальше жерла "тяжелых орудий", то бишь глушителей (любителям дам, придерживающихся стиля "милитари" — точно понравится). Миниатюрные светодиодные указатели поворотов как будто взяты из каталога тюнинговых аксессуа-

ров, а диски с Y-образными спицами (в точности такими, как на супербайке RSV1000), окрашенными в сочный синий цвет, удачно сочетаются с "морковным" обвесом.

В седле Aprilia Pegaso 650 Strada чувствуешь себя с максимальным комфортом. Ширина, форма подушки, а главное — 780 мм высоты по седлу, позволяют водителю практически любого роста чувствовать себя уверенно, чтобы управляться с мотоциклом с достаточно высоким центром тяжести.

Приборная панель поражает воображение обилием функций при общей внешней компактности. С аналоговым тахометром все ясно, а вот об электронной сервисной системе стоит рассказать поподробнее. При включении зажигания бортовой компьютер полностью тестирует системы мотоцикла и лишь после этого дает возможность запустить двигатель. Кроме скорости, суточного и общего пробега, на жидкокристаллический монитор выводится обширное меню, в котором мы нашли много интересного. Во-первых, можно выбрать меню на одном из пяти европейских языков (ни русского, ни украинского в списке, конечно, нет). Далее следует сервисное меню, которое в случае надобности активирует механики, введя индивидуальный код. Что касается "забав" для владельца, то вы можете установить количество оборотов двигателя, при котором будет мигать блинкер, сигнализируя о необходимости переключить передачу. Более того, выезжая на трек (вы же помните, что это супермото, хотя и изрядно "причесанный"?), можно воспользоваться счетчиком кругов, который, кроме времени круга, фиксирует максимальную/среднюю скорость прохождения, суммарное время. Заметьте, все это "богачество" идет "в стандарте" на далеко не самом экстремальном мотоцикле компании!

Проработка отдельных элементов просто поражает. Как вам, к примеру, бокс для кар-



Приборная панель удивляет богатством функций. Счетчик кругов, настраиваемый сигнализатор переключения передач - все это уже в базовой комплектации!



Массив из двух глушителей визуально уравновешивают изящные светодиодные указатели поворотов, придавая дизайну "филейной" части завершенность и сбалансированность, столь характерную для "итальянцев"



Силовой агрегат Rotax отлично зарекомендовал себя на предыдущих модификациях мотоцикла, а также на безызывном BMW F650GS. Благодаря системе электронного впрыска топлива, а также балансирующему валу, культура его работы и характеристики на высоте

ты и документов, расположенный в фальшбаке и открываемый с помощью электропривода нажатием кнопки на левой рукоятке руля? Или кнопка стартера, несущая по совместительству функцию блокиратора зажигания...

О деталях можно говорить еще очень долго, и я уже предчувствую негодование публики по поводу слишком длительной "вводной" части.

Ну что ж, несколько томительных секунд тестирования систем, и вот "зеленый" свет получен. Еще мгновение, и подо мной проснулось 659-ти кубовое сердце. Бах-бах-бах! Звук грубый, могучий. Благодаря балансирному валу работа большущего "горшка" не вызывает сотрясения внутренностей, но о суровом характере двигателя заявляет безапелляционно. Первая включается мягко, с четкой фиксацией. Сразу становится понятно, что "сверхнизы" Aprilia не уважает. До 3000 об/мин. двигатель как будто спит и даже иногда словно "захлебывается", прося или передачу пониже, или оборотов побольше, но стоит только пересечь эту грань, как вам откроется совершенно другая сторона характера: взрывная, озорная. Движок, оснащенный системой электронного впрыска топлива, мгновенно откликается на движение ручки газа. На первых трех передачах Pegaso "козлит" с ручки, а если действовать менее радикально, то радуется отличным ускорением. Все пять передач пролетаешь на одном дыхании (спасибо четкой коробке). На максимальных ско-

ростях (для этой Aprilia это примерно 170 км/ч) байк ведет себя хорошо, но уже после отметки в 130 км/ч начинает сильно досажать встречный поток воздуха. Зато в разумных скоростных пределах есть возможность насладиться ускорениями, отличной маневренностью, делающей слалом в трафике делом непринужденным и приятным. Пятидесяти лошадиных сил, выдаваемых двигателем Rotax, хватает для любых ситуаций, которые может предложить современный мегаполис, и даже немалый (как для мотоцикла, претендующего на звание хоть и "цивильного", но мотарда) сухой вес мотоцикла, равный 168 кг, ему не помеха.

Спереди на Aprilia Pegaso 650 Strada установлена 45-миллиметровая вилка с ходом колеса 140 мм. Сзади — стальной маятник с моноамортизатором Sachs и фирменной рычажной системой APS (ход колеса 130 мм). Откровенно говоря, поначалу столь небольшой ход подвесок вызвал законные опасения, ведь он всего на 20/10 мм (вперед/сзади) больше, чем, скажем, у Yamaha R6. На поверку опасения оказались напрасными. Характеристики подвесок таковы, что любые городские неровности проходятся "на ура", с той оговоркой, что мотоцикл идет по дороге как влитой. Лежачие полицейские пасуют под натиском итальянского байка, проходить их можно хоть с хорошего хода, хоть на заднем колесе... Хотя, о чем это я? Мы же хорошие, и даже подножки не пилим об асфальт (хотя,

если бы мотоцикл был обкатан, уж поверьте...). Учитывая характеристики ходовой, а также то, что в базе мотоцикл комплектуется шинами Pirelli Diablo, в способности Pegaso ответить на "приставания" сомневаться не приходится. Зато не вполне разделяет наш пыл рама: на хорошем ходу в повороте с неидеальным покрытием она начинает "подгуливать", четкость следования траектории снижается. Сделать бы ее помягче!

Впечатлили тормоза. Хотя диск здесь и один, его диаметр равен 320 мм, а в паре с ним работает четырехпоршневой (!) суппорт Brembo. Замедление поистине впечатляющее, о двух дисках даже мечтать не приходится.

В целом, езда на Pegaso Strada — это фонтан эмоций, причем исключительно положительных. Эргономика водительского места, двигатель (после 3000 об/мин), ходовая (в режимах средней жесткости) и тормоза заслуживают похвалы. Но, увы, есть и недостатки. Прежде всего, это расположение радиатора, который при первом же более-менее серьезном падении (неважно на какую сторону) нанесет удар по вашему бюджету. Выход тут один (даже при условии, что вы вовсе не экстремал) — установка защиты радиатора. Пластиковую защиту двигателя тоже лучше заменить на металлическую, так как неудачная атака бордюра может привести к неприятным последствиям. То же касается и колесных дисков. Их дизайн великолепен, а функциональность в штатных режимах не вызыва-





ет нареканий, но вот для дорожного хулиганства они не годятся совершенно, расколоть их (при агрессивном штурме бордюров) — раз плюнуть. Если же вы намерены спокойно ездить из точки А в точку Б, то для вас остается только один обязательный пункт — защита на радиатор.

Странно, но несколько часов кряду я не расставался с байком, а азарт даже не думал иссякать! Возвращая ключи сотруднику салона, я еще долго ощущал внутреннюю вибрацию и странное опустошение, какое бывает после мощнейшего эмоционального всплеска.

Экстремальный ли это мотоцикл? Пожалуй, что нет. С другой стороны, это наиболее агрессивный и "живой" гражданский супермото из виденных мною. Грань между его практичностью и эмоциональностью настолько тонкая, что ситуация, когда вы спокойно колесите в восторге от себя самого и того факта, что в багажник под седлом уместился не

только противоугонный трос, а еще и дождевик, да какая-никакая мелочевка, может через минуту превратиться в обгон стрита или дорожника по внешнему радиусу на асфальте, чье состояние далеко от идеального. Его дизайн говорит сам за себя, внимание к деталям приятно удивляет, а такие технические решения, как масляный бак в раме или сверхфункциональный бортовой компьютер приводят в восторг. Безусловно, Aprilia Pegaso 650 Strada не лишена и недостатков, подчас серьезных (это я о радиаторе и раме), но... Лично я бы с легкостью простил их, потому что за этот мотоцикл голосуешь прежде всего по зову сердца, а уж во вторую очередь — разумом.

Итальянский мотоцикл — категория иррациональная по умолчанию, потому не обесудьте, у меня снова период влюбленности. Объект притяжения — Aprilia Pegaso 650 Strada.



Тормозные механизмы стали воплощением широты итальянской души. Почему бы не установить на универсальный городской байк тормоза, достойные спортивного мотоцикла? Сказано - сделано, Aprilia щеголяет 320-ти миллиметровым диском с четырехпоршневым суппортом. Сзади ему поддержку оказывает Brembo диаметром 240 мм, работающий с двухпоршневой скобой

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ Aprilia Pegaso 650 Strada

ДВИГАТЕЛЬ

Одноцилиндровый, четырехтактный, четырехклапанный, жидкостного охлаждения	
Рабочий объем, см ³ :	659
Степень сжатия:	10:1
Макс мощность, л.с. при об/мин	50
Макс крутящий момент, Нм при об/мин	6250
	61,31
	5200

ТРАНСМИССИЯ

КПП:	5-ти ступенчатая
Привод:	цепью
Сцепление:	многодисковое в масляной ванне

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама:	стальная полудуплексная
-------	-------------------------

ПОДВЕСКА

Передняя: телескопическая вилка, диаметр перьев 45 мм	
Ход подвески, мм	140
Задняя:	маятниковая с моноамортизатором Sachs
Ход подвески, мм	130

ТОРМОЗА

Передний: однодисковый диаметром 320 мм, четырехпоршневой суппорт	
Задний: однодисковый диаметром 240 мм, двухпоршневой суппорт	

РАЗМЕРЫ И МАССА

Длина, мм:	2160
Высота по седлу, мм:	780
База, мм:	1479
Топливный бак, л:	16
Резерв, л:	3,5
Сухой вес, кг:	168

ШИНЫ

Передняя:	110/70-17
Задняя:	160/60-17
Цена в Украине, евро	8100



Вот он, торчащий бачок и радиатор. Их надо защищать