



СТО ГРАММ, НЕ

Весеннее настроение, пение птиц... Романтически настроенные натуры, замученные авитаминозом, вытаскивают свои побледневшие тела на весеннее солнышко и счастливо жмурятся.

Как обычно, всегда находится некий "нехороший человек", волей или неволей, нарушающий этот божественный союз человека и природы. Он спешит, расталкивает прохожих локтями, любовно придерживая завернутую в лист бумаги заветную пачку. В его глазах сумасшедший блеск, а в душе — жажда скорости.

Текст: Денис Лось
Фото: michel



ЗАКУСЫВАЯ...

Заветная пачка — это эквивалент 3700 американских долларов, пропуска в мир двух колес. Суммы этой не хватит на новый "злой" стрит (к тому же, к нему еще и "права" получать нужно), зато на "породистый" спортивный европейский скутер-полтинник — вполне.

Выбор излишней широтой не страдает, однако и чувства, будто вам не оставили альтернативы также нет. Предпочитаете горячих итальянцев? Пожалуйста, вашему вниманию предлагается Aprilia SR50R и Piaggio NRG. Вы без ума от "рисовых ра-

кет"? Обратите внимание на Yamaha Aerox R. На просторах нашего "дикого востока" одно время даже "светился" симпатяга Peugeot JetForce, так что при должном упорстве можно найти и его...

Что же предпочесть нашему герою? Для сравнительного теста мы выбрали новичка нашего рынка Aprilia SR50R. Противостоять же ему будет закаленный в рыночных баталиях "самурай", Yamaha Aerox R, уже успевший снискать немалую славу у скутерной братии.

Aerox R увидел свет аж в 2002 году (тогда же "вылупился" его однояйцовый близнец, лицо французской националь-



ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Aprilia SR50R

ДВИГАТЕЛЬ

Одноцилиндровый двухтактный, жидкостного охлаждения

Рабочий объем, см³: 49

Степень сжатия: 12,1:1

Макс. мощность, л.с. н/д

при об/мин н/д

ТРАНСМИССИЯ

вариатор

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама: стальная трубчатая

ПОДВЕСКА

Передняя: телескопическая вилка

Задняя: маятниковая с моноамортизатором

ТОРМОЗА

Передний: один диск диаметром 190 мм

Задний: один диск диаметром 190 мм

РАЗМЕРЫ И МАССА

Длина, мм: 1860

Высота, мм: 1120

Высота по седлу, мм: 820

База, мм: 1290

Топливный бак, л: 7

Сухой вес, кг: н/д

ШИНЫ

Передняя: 130/60 x 13

Задняя: 130/60 x 13

Цена в Украине, евро 2280

ности по имени MBK Nitro). Он задумывался, как японский ответ целой серии европейских "зажигалок" с вариатором, во главе которой гордо "вышагивали" культовые ItalJet Dragster и Aprilia SR50. Да-да, априлиевская SR-ка уже тогда была среди старожилів движения. Более того, первая модификация этого скута была выпущена еще в 1992 году, так что итальянцы имеют достаточно оснований считать себя основателями класса спортивных скутеров.

Помимо всего прочего, своему долголетию итальянский скутер обязан тому, что его "родители" не ленились с завидным упорством обновлять скутерок, работая как над дизайном, так и начинкой, чем постоянно подогревали интерес покупателей. Так, SR50 первым обзавелся жидкостным охлаждением и системой впрыска топлива на двухтактном двигателе. На момент своего появления Yamaha Aerox R годился Aprilia во внуки, но мальчиком для битья эта модель не стала. Более того, японский скутер вышел настолько удачным, что его без изменений выпускают по сей день (японцы не режут курочек, несущих золотые яйца), радуя клиентов разнообразными "репликами" и эксклюзивными версиями.

Налицо два прямо противоположных взгляда на жизненный цикл моделей, и, как показала практика, оба имеют право на существование. Так бы и шли Aprilia SR50R и Yamaha Aerox R параллельными курсами, если бы дорожки их не пересеклись в Киеве. Фатум, рок? Как бы там ни было, этим воякам предстоит "скрестить шпаги".

Дизайн Yamaha Aerox R не меняется уже в течение пяти лет и успел заработать звание классического. Скутер отлично выглядит, мягкие био-линии придают ему изящества, а множественные решеточки, выштамповки и комбинированная синяя красная раскраска говорят, что это все-таки спортивная машина, хоть и маленькая. И все бы ничего, да на сцене появляется Aprilia SR50R, не далее, как в 2006-м пережившая полномасштабную модернизацию. Только совсем уж далекий от мототехники человек не увидит здесь аналогий с литровым супербайком Aprilia RSV 1000R. Треугольный порт псевдовоздухозаборника инерционного наддува, выразительные фары сложной формы, интегрированные в обтекатели передние и задние поворотники, и, конечно же, неизменный лев на пластике! Адепты спортивного стиля возрадуются серебристой диагона-



ли, идущей от переднего щитка и скрывающейся где-то в районе "унитаза". Такая себе "алюминиевая" рама, хоть и псевдо, хоть и из пластмассы...

Как и приличествует пятидесятикубовым "зажигалкам", оба скутерка оснащены двухтактными двигателями, да еще и с жидкостным охлаждением.

Ямаховский карбюраторный движок имеет единственную модификацию, хорошо знакомую отечественным тюнингерам. "В стоке" он выдает 2,7 л.с.

Что касается итальянского силового агрегата, то он выпускается в двух версиях: с традиционным карбюратором Dell'Orto и сверхсовременной системой непосредственного впрыска топлива DiTech, позволяющей на 60% снизить расход масла, повысить мощность и надежность (межсервисный интервал доведен до 12000 км!), а также соответствовать нормам Евро 2/3. Все хорошо, вот только эта хитромудрая штука на дух не переносит то, что у нас принято называть бензином, потому в Украину и не поставляется. Эх, придется довольствоваться карбюраторной версией. Впрочем, думаю, что она нас также не разочарует.

Пуск моторов проходит, как по маслу, а нас окружает стрекотня двухтактников и

облачка ароматных выхлопных газов. Ближний свет на обеих машинках включен по умолчанию, потому смело вливаемся в дорожный поток. Лю-ю-юди! Вот это кайф! Первый тест сезона всегда приносит море эмоций, вне зависимости от того, за рулем чего ты едешь. А мы в придачу, обласканы не только солнцем, но и вниманием окружающих: Yamaha Aerox R и Aprilia SR50R врываются в серо-весеннюю реальность и наполняют ее особыми красками.

Между тем мы не забываем меняться скутерками, и вот уже есть первые впечатления по эргономике. Сиденья обоих скутеров неплохи по форме и надежно удерживают вельможный зад от скольжения. Правда, подушка сиденья на Aerox показалась коротковатой, да и пассажиру отведена роль козла отпущения, ибо сидеть на куске мягкого пластика, отягощенного еще и заливной горловиной бензобака, удовольствие крайне сомнительное. Еще я бы предпочел упираться ступнями ног в передний щиток, но это невозможно, так как толстые пластиковые боковины обтекателя просто не дают втиснуть ступни между собой и рулевой колонкой. На Aprilia такой проблемы нет, да и пассажир может пожаловаться на под-

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Yamaha YQ50 Aerox R

ДВИГАТЕЛЬ

Одноцилиндровый четырехтактный, жидкостного охлаждения

Рабочий объем, см³: 49

Степень сжатия: 7,44:1

Макс. мощность, л.с. при об/мин: 2,7 / 6500

ТРАНСМИССИЯ

вариатор

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рама: стальная трубчатая

ПОДВЕСКА

Передняя: телескопическая вилка

Задняя: маятниковая с моноамортизатором

ТОРМОЗА

Передний: один диск диаметром 190 мм

Задний: один диск диаметром 190 мм

РАЗМЕРЫ И МАССА

Длина, мм: 1743

Высота, мм: 1170

Высота по седлу, мм: 828

База, мм: 1256

Топливный бак, л: 7

Сухой вес, кг: 92

ШИНЫ

Передняя: 130/60-13

Задняя: 140/60-13

Цена в Украине, грн. 18564



ножки, но уж никак не на сиденье. Органы управления практически без претензий. Практически, потому как на Yamaha очень неудобно пользоваться выключателем поворотов: к нему приходится тянуться, что порой раздражает. В остальном органы управления удобны и интуитивно понятны.

Приборная панель Aerox отлично читается и предлагает вниманию водителя информацию о скорости и остатке топлива в баке. Конструкторы Aprilia пошли еще дальше и дополнили аналоговый спидометр большим многофункциональным жидкокристаллическим дисплеем, режи-

мами работы которого можно управлять кнопкой на левой рукоятке руля.

Следует сказать, что спидометр на Aerox, во всяком случае, “в стоке”, прибор совершенно ненужный, ибо 50 км/ч для него — потолок. Это совершенно нормальный показатель для скутера на обкатке, и мы бы ни за что не обратили на это свое внимание, если бы не тот факт, что “задушенная” Aprilia разорвала в динамических дисциплинах Yamaha, “как тузик грелку”. Итальянский скутер не только продемонстрировал гордые 70 км/ч по спидометру, но и вчистую обошел своего соперника по разгонной динамике. А ведь на выпуске у Aprilia установлен каталитический нейтрализатор с системой впрыска воздуха для дожигания выхлопных газов, что также не прибавляет скутеру “лошадок”, да масса у итальянца больше.

Тем не менее, Aerox демонстрирует готовность бороться до самого конца. В поворотах оба скутера ведут себя отлично. И Yamaha и Aprilia оснащены телескопическими вилками и маятниками с моноамортизаторами. На неровности отечественных дорог они реагируют жестковато, зато управляемость оставляет желать лучшего. Схожая ситуация и с тормозными механизмами. Наши герои щеголяют дисковыми тормозными системами



Vrembo, хотя Aprilia старательно скрывает этот факт, нанося свои, фирменные, шильдики на суппорты. Отрадно, что обе машины комплектуются армированными тормозными магистралями. Благодаря этому обратная связь — выше всяких похвал. В целом, тормозная динамика обоих скутеров вполне сопоставима и однозначно хороша. Особенностью Yamaha является довольно острый задний тормоз, который не требует сверхусилий для блокировки.

Нарезать на этих скутерах на кольцевой трассе — сплошное удовольствие. И все же, я думаю никто не отказался бы

Мнение:

Супрун Андрей

Ездит на Aprilia SR50 DiTech

Стаж вождения: 1 год

Рост: 178 см. Вес: 75 кг.

Глядя на встроенную под пятую точку пассажира горловину бензобака Aerox, вспоминается фраза из известного рекламного ролика гигиенических средств для женщин “белое не надевать”. Пистолеты на наших бензозаправках обладают свойством еще какое-то время выделять горячее, после того, как ручку уже отпустили, посему придется заправляться аккуратно, каждый раз “стряхивая” и возить с собой тряпочку с ароматизатором, так как народная мудрость гласит: “сколько не труси, все равно одна капля попадет в трусы”. С другой стороны гонщики, которые рассматривают АЗС исключительно как питстопы, оценят сию особенность конструкции, ибо для заправки скута нужно совершить минимум телодвижений, с него можно даже не вставать.

“SR-ка” порадовала возможностью удобно поставить ноги, а так же более спортивным внешним видом. Не понравился режим работы ближнего и дальнего света, а именно то, что в каждом из

них горит только одна фара: левая (ближний) либо правая (дальний). Со стороны смотрится так, как будто одна лампочка перегорела.

Aerox в стоковом варианте обладает “живостью” четырехтактника и максималкой в 45 км/ч — маловато будет. Aprilia в том же стоке ведет себя очень резво и без особых усилий набирает 60 км/ч. Возможно, ситуация изменится, если эти аппараты обкатать и снять все ограничители, но почему-то в это слабо верится... Скорее всего “SR-ка” станет еще резвее и быстрее, а Yamaha в лучшем случае будет дышать ей в спину.

По управляемости оба агрегата показали себя на высоком уровне.

Дисковые тормоза и тринадцатидюймовые колеса рулят. Остановиться при экстренном торможении можно за счи-



таные секунды, но на Aprilia меньше клюет вилка.

Viva Aprilia!



Мнение:

Владислав Софонов
Ездит на Yamaha Virago 250
Стаж вождения: 5 лет
Рост: 180 см. Вес: 75 кг.

Оба скутера, попавшие к нам на тест, претендуют на звание "самый спортивный" среди полтинников. Они уже давно соревнуются между собой на гоночных трассах, правда, от штатных комплектующих в таких случаях остается совсем немного. Нам же стало интересно, что представляют собой оба скутера "в стоке".

С первого взгляда на конкурентов отдать предпочтение одному или другому

сложно. Оба скутера очень стильные и яркие, но у SR50R есть преимущество. Ее новый дизайн в стиле мотоциклов компании Aprilia выглядит современнее по сравнению с дизайном Aerox'a, который не менялся в течение "энного" количества лет. Также у SR50R лучше эргономика водительского места. Пространства для ног у него побольше, чем у японского скутера и сидение просторнее, что позволяет варьировать посадку. На Aerox'е же отодвинуться назад мешает пассажирское сиденье, совмещенное с горловиной бензобака, что со стороны смотрится не очень эстетично. Органы управления у SR50R у меня не вызвали никаких

иметь не только динамичный, но еще и практичный скутер. А вот с этим у наших подопытных как раз и не очень то сложилось. Подседельные пространства, на первый взгляд, вполне достаточны, однако туда не помещаются шлемы-интегралы. У SR50R под передней частью подушки сиденья притаился небольшой незапираемый бокс, в который можно положить сигареты, очки или иную мелочь (главное, не слишком ценную). На щитке есть выдвигающий крюк для фиксации пакетиков и сумочек. Aerox всех этих приятных мелочей лишен: спорт, значит спорт и никаких домохозяйских штучек.

Покатавшись на этих красавцах, мы поняли, что покупать такие скутеры для того, чтобы ездить на "стоке" — просто кощунство. Это настоящее надругательство над стараниями дизайнеров и мотористов, подвесочников и инженеров тормозных систем. Право, потратив около трех тысяч семисот долларов, не пожалейте еще пятьсот на тюнинг, и вы увидите, что такое настоящий спортивный скутер.

Итог же нашего теста таков: Aerox по-прежнему хорош, особенно это касается тормозов и ходовой. Стоит раскошелиться для того, чтобы "подкормить" его дви-

нареканий, в то время как на "японце" я то и дело промахивался, пытаюсь включить поворотник — на этом скутере он поменялся местами с кнопкой клаксона.

Но внешние различия все же не так важны, как ездовые характеристики. Yamaha постаралась во всем угодить Европе, но украинского покупателя все же разочаровала. Ведь ограничения по максимальной скорости скутера, которая во многих странах Евросоюза не должна превышать 45 км/ч, в Украине пока не действуют. Но, несмотря на это, скутер в стоке продается "задушенным", как говорится, по самые помидоры. При разгоне его часто хочется подтолкнуть ногами. Ручка газа совсем короткоходная и имеет только два положения: "Вкл." и "Выкл.". Совсем другое дело с SR50R. Скутер резво ускоряется и уверенно набирает положенные 60 км/ч. Причем, отклик мотора напрямую зависит от угла поворота ручки газа.

Подвески у обоих скутеров жесткие, явно ориентированные на качественный асфальт. При резких торможениях становится заметна недостаточная жесткость вилки Aerox. Зато тормоза у обоих конкурентов заслуживают похвалы. Прежде всего, за то, что они оснащены армированными шлангами. Это несколько улучшает их продуктивность и делает существенно информативнее. Низкопрофильные шины, устанавливаемые на скутера, обладают хорошими сцепными свойствами.

На протяжении всего теста Aprilia лидировала практически по всем показателям, задавая темп в импровизированной гонке. Мне даже стало немного обидно за японского "малыша", ведь до этого он казался образцом для подражания. Возможно, что после снятия с обоих скутеров всех "душилок", ситуация может поменяться, но в "стоке" явную победу одержал итальянский аппарат.

Тем не менее, Yamaha уже следовало бы подумать о замене для этой модели: на одной народной любви уехать далеко уже не получится. Что касается Aprilia SR50R, то это явный претендент на лидерство в классе. Он стоит вровень с Yamaha, но при этом предлагает модный дизайн и великолепную техническую начинку. После тюнинга эту Aprilia впору называть SR50 Rocket, и это не будет преувеличением.