



В

спомните мотоциклетные издания 5–7-летней давности. Тогда журналисты особых надежд на скутера не возлагали. Маленький «полтинник» – игрушка, не

более. Максимум вокруг дачи погонять или в магазин съездить. А в город можно и на чём-нибудь более существенном доехать. Кое-что изменилось. По городу сейчас гоняют лишь ночью, а цены на бензин такие, что логичнее всего идти в магазин за велосипедом.

Прямо скажем, в современной своеобразной транспортной пищевой цепочке «табуретки» раз за разом отыгрывают позиции. Европа уже в значительной степени пересела на крохотные моторчики и точно такие же колёсики. Мы бы и рады идею перенять, да что-то пока не хочется.

Скутер, как ни крути, экономичный и достаточно «правильный» вариант для крупных городов. Важно только актуальное время для езды выбирать. Днём, когда во всех возможных направлениях в своих четырёхколёсных коробёчках сидят угрюмые автолюбители, даже самый щедрый мопед может поддерживать крейсерские 30–40 км/ч в любой пробке. Автомобилисты зачастую о такой быстротходности могут только мечтать. Да

По пятьдесят?

Так уж повелось, что убеждённые мотоциклисты немного недолюбливают скутеристов. Хотя никакой подоплёки в этом нет, скорее, здоровый стёб и лёгкое чувство обиды ввиду того, что большой мотоцикл в стоячей пробке иной раз между автомобилями не пролазит, а табуреточники пролетают сразу всей толпой, не закрывая «газ»

и 2,5–3 литра топлива на 100 км пробега достаточно серьёзный аргумент.

В этом сезоне к нам на растерзание попал яркий представитель подсемейства «дешево и сердито» – китайский «полтинник» Keeway City 50. Все эксперты, так или иначе, успели на нём поездить. Скорее всего, каждый в свою очередь будет

отнекиваться и оправдываться, но цифры одометра говорят об обратном. В момент отправки номера в печать City разменял первую 1000 км и нисколько не потерял во внешнем лоске и функциональности.

Скутер Keeway City 50 предоставлен компанией «Брандт», www.brandtpolaris.ru, тел. +7 (812) 449-14-30

ПРИ ТАКОМ ЦЕННИКЕ МОЖНО ПРАКТИЧЕСКИ НЕ ОПАСАТЬСЯ ВОРОВ

«ПОЛТИННИК» – транспорт своеобразный. Почти все на нём когда-то ездили, и почти все ездившие тщательно скрывают этот факт своей биографии, как будто это что-то постыдное. Мне тоже довелось первый двухколёсный сезон проехать на Yamaha Jog, казавшемся тогда очень быстрым и манёвренным. Так что поездку на Keeway я принял как акт дауншифтинга, возвращения к корням. К тому же очень любопытно было узнать, коснулся ли прогресс мотоциклетной отрасли мопедов, и далеко ли шагнули скутерные технологии с начала 90-х.

Первый плюс Keeway – достаточно крупный размер. Ты понимаешь, что едешь на взрослой технике с нормальной эргономикой, на которой удобно сидеть и не приходится тянуться к рулю куда-нибудь в район коленей. При этом габариты позволили сделать багажный «унитаз» достаточно вместительным, чтобы запихнуть туда массу всего полезного, например, большой пакет с продуктами. При этом он не настолько велик, чтобы создавать проблемы в пробках и на парковках. К тому же он лёгкий, и его можно при некоторой физической подготовке приподнять и передвинуть в дальний угол гаража или стоянки.

«Полтинник» считается идеальным транспортом для новичков, с которого



НИКОЛАЙ БОГОМОЛОВ Зам. главного редактора «Мотоэксперт»
Рост 185 см Водительский стаж 13 лет
Ездит на Yamaha YZ450F

нужно начинать ездить по причине не слишком шустрого характера. Он, действительно, мягко скажем, не умеет ездить быстро. Но насколько это безопасно в городе – большой вопрос. Ты стартуешь со светофора, несколько секунд едешь в одиночестве, но потом тебя начинают догонять автомобили. И смотреть в зеркала на поток «коробок», который настигает тебя, несмотря на все накручивания ручки «газа», – занятие крайне волнительное. На небольших городских улицах с этим можно смириться, но на широких проспектах, где разрешённая максимальная скорость составляет 80 км/ч, а фактическая – «сотню», ты оказываешься одним из самых медленных участников движения, медленнее поливало и самосвалов. Поэтому Keeway хорошо использовать для поездок на минимальные расстояния по своему району, где ты знаешь все дорожки и можешь выбрать себе не слишком опасный маршрут.

Но идеальная среда обитания – деревня. Конечно, в сельской местности тоже имеются скоростные дороги, где машины носятся даже быстрее, чем в городе. Но водители там привычные к такого рода технике, которую в последнее время активно используют сельские, так что умеют её объезжать. К тому же на шоссе обычно имеются широкие обочины, по которым можно ехать, не мешая окружающим. Но прежде всего Keeway – орудие ближнего боя. На котором можно поехать в магазин, в гости, на рыбалку или по какой-то ещё деревенской надобности. Причём не только по асфальту. Несмотря на дорожную подвеску и миниатюрные колёсики, скутер вполне пригоден для перемещения по грунту. Если тот, конечно, более-менее ровный и не слишком скользкий. Наконец, немаловажное достоинство – цена. При таком ценнике можно не слишком опасаться воров: они обычно брезгуют техникой этой ценовой группы, а если всё-таки угонят, будет не так обидно, как в случае с полноразмерным мотоциклом.

KEEWAY City 50
2014 г., 49,3 см³, 3,6 л. с.,
89 кг, 40500 руб.





Так уж получилось, что тем самым адским скутеристом, который намотал основной пробег на нашем ресурсном скутере, был я. Обстоятельства, знаете ли. Первая сотня километров была сущим мучением. Ведь я решил честно пройти обкатку, чтобы не приканчивать мотор, а дать ему немного пожить. Запала хватило только на пятую часть того километража, который рекомендован в инструкции. Но специальные двигатели для двухтактных двигателей на всякий случай подливал в бензин ещё долгое время.

Сразу после импровизированной обкатки заменил масло в редукторе и установил более производительный выпускной патрубок (был в комплекте), вследствие чего Keeway City 50 вместо унылых 45–48 км/ч уверенно поехал 58,5 км/ч, а с горки и все 64 км/ч (все измерения проводились по GPS).

То, как изощрённо китайцы задушили своё детище – это отдельный психологический триллер. В конструкции нет шайбы-ограничителя в вариаторе и коммутатора с отсечкой, как в большинстве внутриазиатских скутеров. Всё гораздо интереснее. Если сравнить комплектацию нашего Chinarelli (сленговое название китайской копии итальянского мотора Minarelli) с близким по ТТХ японским аппаратом, то окажется, что короб воздушного фильтра и пафосный глушитель-саксофон – это и есть главные «затычки». У «саксофона» выпускное отверстие заужено едва ли не вдвое, а в фильтре стоит рестриктор, ограничивающий подачу воздуха в карбюратор (его, кстати,



МИХАИЛ ПИМУС Тест-редактор «Мотоэксперт»
Рост 190 см Водительский стаж 12 лет
Ездит на Suzuki GSX1300R Hayabusa

тоже не мешало бы перетряхнуть). А я, не подумав, купил целый набор различных грузов в вариатор.

Ха! Не тут-то было. Благо, квалифицированный механик Женя Желудков вернул меня с небес на землю. Ведь замена грузиков как таковая прибавки в мощности не даёт, она лишь её перераспределяет. Но невозможно перераспределить то, чего практически нет. Сначала не мешало бы путём нехитрых бюджетных модернизаций «раскачать» двигатель хотя бы до уровня среднего «японца», а в идеале сразу заказать бигблок, новый карбюратор и ещё ворох всякой мелочёвки. Мотор позволяет подобные издевательства, итальянские корни как-никак! Но о том, сколько всё это будет стоить, думать страшно.

Отдельным пунктом идёт ходовая часть. Всё бы ничего, но жёсткость у рамы явно недостаточная, и от этого страдает курсовая устойчивость. На торможениях и перестроениях рулевая колонка ощутимо гуляет относительно сиденья. Жаль, варить не умею. Руки так и чешутся усилить сварочные швы или вкрячить распорку по диагонали через весь полик.

Как бы то ни было, на мой взгляд, накопал немало. После первых трёх сотен

пройденных километров я даже начал немного удовольствие от езды получать. Мотался целый месяц по поводу и без по всем своим насущным делам без ограничений. Пару раз ездил в час пик по маршруту Люберцы – Химки, один раз Люберцы – Солнцево, много по центру Москвы и пару раз глубоко в область. В процессе научился борзо ездить на «полтиннике», не теряя темп езды и периодически появляясь в левых рядах.

Поначалу вопрос надёжности меня, мягко говоря, волновал. Ещё во время первых крупных вылазок я сгрёб половину инструментов из гаража в «унитаз». К пробегу в 700 км почти всё выложил обратно, оставил лишь многофункциональный ножик, да и тот пока ни разу не понадобился. При моей отнюдь не щадящей эксплуатации City 50 не ломается совсем. Но, надо заметить почти весь крепёж «фурнитуры» выглядит подозрительно хрупким. Что до мотора, то ему при таких мощных заглушках во всех местах езда в полный «газ» всё равно, что обкатка.

Судя по всему, скутер и дальше останется в моей власти. И пока его будущее видится туманным. С одной стороны, руки так и чешутся построить знатный корч, но с другой стороны, здравый смысл запрещает мне вваливать две цены в недорогого «китайца».

CITY 50 НЕ СЛОМАЛСЯ ДАЖЕ ПРИ ОТНЮДЬ НЕ ЩАДЯЩЕЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ



Динамика разгона даёт понять, что пункт ПДД о том, что скутера должны ехать в метре от обочины, не дураками придуман



Так получилось, что моё проникновение в российскую мотожурналистику (а это было в конце 90-х) произошло благодаря скутерам. Ну что сказать, сначала дорожные и редкие мотоинформации мне не доверяли, а про совкоциклы писали только гур. Вот и пришлось мне осваивать класс скутеров от 50 кубов и выше. Тогда всё это было в диковинку (и мне, и читателям, и продавцам), ну и, конечно, имелся ещё молодой задор. Потому как вот перечитываю иногда свои старые опусы и сам себе удивляюсь! Эт надо же как проникался сутью вопроса! Как сейчас помню, хватало меня ровно на пару сезонов. Почему? Да потому, что все «полтинники» (особенно той поры) были одинаковы по ходовым качествам, ну, а распинаться полстатьи про дизайн быстро надоело.

К чему всё это? Да к тому, что за последние годы на малокубатурных скутерах не ездил вообще, а тут мне выкатили «полтинник»... Старые воспоминания



МИХАИЛ ЛАПШИН Зам. главного редактора «Мотоэксперт»
Рост 193 см Водительский стаж 18 лет
Ездит на Yamaha TDM900

нахлынули сразу же, когда попытался стремительно стартовать с места. «Где мои 17 лет...»

Надо сказать, что нынешние «полтинники» заметно прибавили в размерах. Ещё отметил: таким качеством сборки в конце 90-х отличались только «японцы» и «итальянцы», а тут «китаец»... Пластик толстый, щелей нет, всё смотрится лаконично, хотя и излишне ярко. Впрочем, для городской езды, чем ярче аппарат, тем лучше он виден в потоке. Судя по надписям на «теле», производитель привнёс в его характер нотки спортивности, но это не означает, что после старта со светофора вас не догонит общий транспортный поток. Как и всегда, на таком скутере

лучше ехать в крайнем правом ряду и печально смотреть на обочину.

Однако нашёлся в этом Keeway City 50 и позитив. Видимо, первый владелец нормально провёл обкатку, и теперь аппарат демонстрирует твёрдые 55 км/ч максимальной скорости. Естественно, надо держать «газ» всё время открытым и ждать достижения этого значения, но зато если наловчиться, то можно в таком ритме довольно уверенно пронизывать плотный городской трафик – ведь это как раз средняя скорость потока в Москве. Благо, управляемость и тормоза у скутера вполне достойные. Впрочем, я бы предпочёл на таком передвигаться в районе дачи, а для города взял хотя бы «125-ку» или «четвертушку». Ездить без запаса мощности как-то уже не хочется...



Сиденье явно одноместное

«Саксофон» выглядит нарядно, но является при этом удавкой для мотора



ПО МАНЁВРЕННОСТИ С ЭТИМ «ПОЛТИННИКОМ» МАЛО ЧТО МОЖЕТ СРАВНИТЬСЯ

Класс двухтактных «полтинников» постепенно умирает. Где-то кончину предопределили экологические нормы, где-то правовые, где-то вопросы престижа. На окружающую среду в России всегда смотрели сквозь пальцы, а вот введение категории «М» в водительском удостоверении мгновенно обрубило огромную часть аудитории – всю молодёжь от 14 до 18 лет и взрослых, не имеющих водительского удостоверения вообще. Неприятная получилась ситуация: продажи «полтинников» практически обнулились, продавцы сливают складские запасы порой дешевле себестоимости, о размещении новых заказов на заводах речь и не заходит. А напрасно. Эти неприхотливые, надёжные, лёгкие и шустрые изделия способны при гражданской эксплуатации десятилетиями радовать своих хозяев.

Мопед на 100 % одноместный. Пассажира на нём везти – сплошное мучение. Одному ехать уже удобнее, но вальяжности и расслабленности позы, как на макси-скутере, не ждите: сидеть придётся компактно, колени рядом с передним щитом, ноги опущены вниз, спина прямая, руки согнуты в локтях. Для длинного путешествия не годится, но целый день провести в коротких марш-бросках по городу можно.

Динамика разгона даёт понять, что пункт ПДД о том, что скутера должны

ДЕНИС DEAN ПАНФЁРОВ Тест-редактор «Мотоэксперт»
Рост 176 см Водительский стаж 25 лет
Ездит на Husqvarna Nuda 900



ехать в метре от обочины, не дураками придуман. Дальше первого ряда выбираться страшновато. При попутном ветре, втянув щёки и локти, да на горюхой тяге можно разогнаться до «60» по спидометру, но, похоже, это предел. Все попытки увеличить этот показатель идут через тюнинг и уменьшение ресурса, как следствие. Радует, что даже при достижении максималки рулитесь малыш точно и резко, позволяя мгновенно сменить траекторию или войти в поворот. На месте руль поворачивается на такой угол, что в абсолютно стоячей пробке можно ехать замысловато-угловатой змейкой, не останавливаясь и не ставя ноги на землю. По манёвренности с этим «полтинником» вообще мало что может сравниться!

И передний, и задний тормоза порадовали своими возможностями. Скутер непринуждённо блокирует заднее и встаёт на переднее колесо, надо только упереться коленями в пластик щита под рулём, чтобы рама не сильно гнулась. До поворота через голову ни разу не доходило, но заднее колесо от земли удавалось отрывать очень высоко. А вот с «козлением» сложнее – просто тягой мотора переднее колесо от асфальта не оторвать,

приходится выдёргивать вверх за руль, помогая всем телом. Тем не менее, азы стантрайдинга на таком скутере осваивать можно, хоть это и скажется не только на уменьшении ресурса, но и на потере внешнего вида тоже.

А выглядит Keeway нарядно, по цветовой гамме немного напоминающая гоночную «Априлью». Грани пластика, агрессия во взгляде, контрастная цветовая схема – дизайнеры постарались. На таком ездить не стыдно. Мало того, владея и мотоциклом, и скутером, очень часто выбираешь именно скутер за простоту использования. Надел шлем, нажал на кнопку и поехал, без длительного облачения в кожу и поиска документов. Ну, а за возможность убрать шлем в «унитаз» на стоянке надо вообще поставить памятник изобретателю концепции.

Такой надёжный и простой мопед надо обязательно иметь в дополнении к мотоциклу. Для коротких поездок по городу. Как единственное транспортное средство он возможен только в сельской местности, или если тебе ещё нет 18 лет, но категорию «М» ты уже успел открыть.