



П очти случайно получилось, что сезон 2014 г. у меня частично оказался связан со скутерами. Началось всё с зимней покупки видавшего виды японского «полтинника». Малыш так понравился, что, похоже, останется надолго. На фоне очарованности маленькими «табуретками» очень удачно подвернулся перспективный «китаец» Keeway City 50. Предвосхищая волну сарказма, хочу сказать, что это тоже по-своему интересный опыт. Маленький 50-кубовый скутер в закупоренном душными пробками городе архиполезная вещь! Можно за считанные минуты проشمыгнуть куда угодно, особенно не задумываясь о серьёзной экипировке и ценах на бензин.

Если по примеру европейских стран хотя бы часть любителей четырёхколёсных коробок периодически перемещалась на скутерах, нам всем с вами сильно легче бы жилось и дышалось.

Для городского проныры Keeway City 50 весьма удачно выглядит. Я бы даже сказал по-скутерному брутально и собрано. Что-то в нём есть от таких заслуженных аппаратов как Yamaha Aerox и Gilera Runner. Многие элементы открыто подчёркивают стремительность. Взять хотя бы козырёк над приборной панелью, похожий на небольшое антикрыло багажничек и не полностью замкнутый передний щиток (решение спорное, в дождь на ноги будет сильно лить). Не лишним было бы заменить задние указатели поворота на что-то менее торчащее, более

компактное и миловидное. Качество подгонки пластиковых деталей по меркам китайской техники и в общем ценовой категории приемлемое. Конечно, если проводить параллели с техникой из Европы и Японии, сразу станут очевидны огрехи в стыковке, зазорах и качестве крепежа.

Судя по наличию отдельных небольших площадок и фактически полтораместного сиденья, скутер предполагает езду вдвоём. Водить пассажира на полтиннике, по-моему, кощунство, особенно на необкатанном! Один я, будучи достаточно рослым, помещаюсь хорошо. Места для коленок навалом, и они никуда не упираются. Благодаря разноуровневому полику ноги можно ставить как угодно, но удобнее всего держать их перед собой.

# Капитан улитка

Вдобавок к мощным мотоциклам в этом году к нашему редакционному парку техники присоединился скутер Keeway City 50

МИХАИЛ ПИМУС ФОТО: КИРИЛЛ КАЛАПОВ



Такое положение вытекает из постоянной необходимости уберегать себя от скатывания вниз по сиденью. Подушка сделана со значительным наклоном вперёд и без явного углубления. Владельцу придётся долго ждать, пока она промнётся, или муторно возиться с перешивкой. Не разочаровала приборная панель. В ней нет аляпистости и футуристичности. Всё на своих местах и хорошо читается.

До того, как забрать новый скутер из салона, я заочно изучил его ТТХ и остался доволен. 3,6 л. с. для легковесного двухтактного полтинника – это совсем неплохо. Однако реальное положение дел оказалось несколько иным. Первый же поворот ручки «газа» принёс полное разочарование. Динамики, сколь угодно близкой к рядовым японским скутерам с аналогичной заявленной мощностью не было и в помине. Хоть ногами отталкивайся. Максимальная скорость с учётом необкатанности – 45 км/ч по штатному спидометру. Интересно, что двигатель является весьма добротной и качественной копией легендарного Minarelli. Для любителей тюнинга данный силовой агрегат как красная тряпка для быка. Доступность различного допоснащения, которое гарантировано смонтируется на City 50, практически максимальная. При желании можно найти готовые биг-блок киты, в том числе и под жидкостное охлаждение, любые детали для модернизации вариатора и тому подобные «ништяки». Эксплуатация, само собой, покажет, насколько хорошо и точно собран двигатель, но уже сейчас понятно, что это наиболее добротный узел скутера.

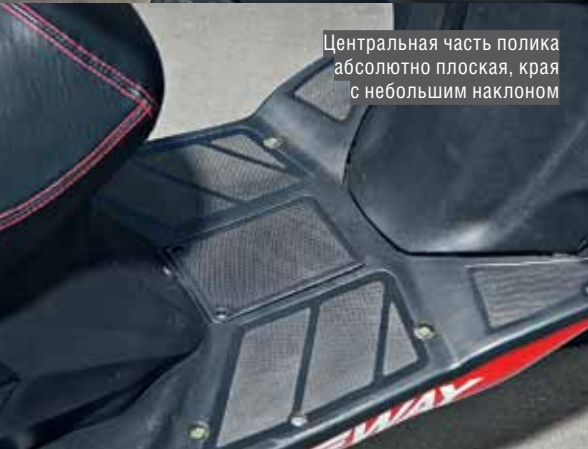


KEEWAY City 50  
2014 г., 49,3 см³, 3,6 л. с.,  
89 кг, 40500 руб.

В раме без потери адекватности поведения на дороге мог бы стоять и более объёмный силовой агрегат



Центральная часть полака абсолютно плоская, края с небольшим наклоном



Можно долго хвалить двухтактную «одностволку», но ехать лучше она от этого не станет. Суть в следующем: китайские инженеры искусственно занизили динамические характеристики, навтыкав повсюду различных «душилок». Экологические нормы, знаете ли. Не беда, так даже интереснее. Героически выкатав 100 км, я решил облегчить себе жизнь и удалить самую главную и очевидную «затычку». Большой отросток на приёмной трубе в выхлопной системе просто нельзя не заметить. Тем более в багажной ёмкости скутера многозначительно покоится новая труба без «апендикса» и набор прокладок к ней. Достаточно большое тупиковое ответвление создаёт завихрение и своего рода подпор, который мешает двигателю полноценно выдыхать. Вскрытие также выявило вваренную тонкую трубку, которая уменьшала пропускную способность вдвое.

После лёгкого хирургического вмешательства наш подопечный серьёзно преобразился. Динамика всё равно отстаёт от «японцев», но уже появились неплохие «низы» и грозный звук. Разгон до 40 км/ч

стал гораздо бодрее. Если запастись терпением, то на спидометре можно увидеть цифру «60». Теперь уже в узких хитросплетениях улиц автомобилям приходится считаться с Keeway City 50. Где запрятаны оставшиеся ограничители, будем узнавать в ходе дальнейшей эксплуатации.

На скрытые резервы двигателя недвусмысленно намекает и экипажная часть скутера. Жёсткость и собранность дают понять, что «полтинник» – только начало. В раме без потери адекватности поведения на дороге мог бы стоять и втрое более объёмный двигатель. В меру жёсткая телескопическая вилка имеет оптимальные настройки для города. Дисковый тормоз даже на штатных колодках и резине не даёт поводов усомниться в своей эффективности. Однако, как я ни пытался адаптировать единственный амортизатор под себя, не получилось ровным счётом ничего. На самых щадящих настройках он остаётся жёстким, как кусок арматуры. Налицо необходимость подбирать аналог с возможностью более детальной регулировки. Задние барабанные тормоза недвусмысленно





Набор для первоначального тюнинга уже в комплекте

## УПРАВЛЯЕМОСТЬ, КАК НИ СТРАННО, СООТВЕТСТВУЕТ НАДПИСИ «SPORT»

намекают как минимум на замену коллодок. Штатные держат плохо, резко осадить скутер или пустить колесо в из попросту невозможно.

Общий характер управляемости, как это ни странно, соответствует надписи "Sport" на переднем пластике. Жёсткая рама и зажатая подвеска хорошо прижимают колёса к ровному асфальту, но вытрясают из водителя душу на любых неровностях. Резина Kenda пока справляется. Со временем лучше её заменить на более «липкую».

Подседельная ёмкость в Keeway City 50 немалая. На радостях я, как сознательный мотолюбитель, забил её кучей разных полезностей. Положил банку с маслом, немного инструментов, верх от дождевика, и место осталось лишь для пары перчаток. Мораль: плохо быть сознательным, слишком много берёшь с собой нужных вещей. В переднем щите при немалых объёмах пустот места для багажа инженеры не предусмотрели. На откуп оставили багажник сзади и небольшой крючок под сумку напротив переднего края сиденья.

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Вместо «итога» хочу поделиться наблюдением. Китайских скутеров в Москве и окрестностях великое множество. Время сейчас такое, многие голосуют лишь рублём. В наши первые совместные с City 50 километры ещё до раздушки старты со светофоров с другими «китайцами»

проходили на равных условиях. После замены приёмной трубы я стал ошутимо уезжать, оставляя оппонентов в клубах двухтактного дыма. Получается, что многие даже не в курсе, что из бюджетной техники легко и просто можно выжать дополнительную мощность. Любопытство отсутствует напрочь! В моём детстве мы залезали в начинку мотоциклов так глубоко, как могли, и постоянно что-то модернизировали. Скажете, ворчу? Возможно, но имею право. К слову,

среди европейских любителей скутерного тюнинга техника Keeway пользуется популярностью. При конструктивной схожести с «табуретками» на Minarelli выигрывает в стоимости донора может означать возможность купить побольше милых сердцу деталей. 🏍️

Шлем Airoh GP500 предоставлен торговым домом «РусАктив», [www.rusaktiv.ru](http://www.rusaktiv.ru), тел. (495) 797-40-77

Скутер Keeway City 50 предоставлен компанией «Брандт», [www.brandtpolaris.ru](http://www.brandtpolaris.ru), тел. (812) 449-14-30

ТЕСТ-ОЦЕНКА	
<b>ДИЗАЙН</b>	🏍️ 🏍️ 🏍️
Не оригинально, но интересно	
<b>МОТОР</b>	🏍️ 🏍️ 🏍️
Однозначно раздушивать!	
<b>ТРОМОЗА</b>	🏍️ 🏍️ 🏍️ 🏍️
Барабанный подкачал	
<b>ХОДОВАЯ ЧАСТЬ</b>	🏍️ 🏍️ 🏍️ 🏍️
Задний амортизатор под замену	
<b>ЭРГНОМИКА</b>	🏍️ 🏍️ 🏍️
Всё бы хорошо, но сиденье...	
<b>КАЧЕСТВО ИЗГОТОВЛЕНИЯ</b>	🏍️ 🏍️ 🏍️
В меру оптимистично	
<b>ГРЯЗЕЗАЩИТА</b>	🏍️ 🏍️ 🏍️
Слабая	
<b>БАГАЖ</b>	🏍️ 🏍️ 🏍️ 🏍️
Адекватно предназначению	
<b>ФАН-ФАКТОР</b>	🏍️ 🏍️ 🏍️
Для рукастых и пытливых	
<b>ЦЕНА</b>	🏍️ 🏍️ 🏍️ 🏍️
Доступно	
<b>ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА</b>	3,5
Городской скутер с неплохим потенциалом	

KEEWAY	City 50
<b>ДВИГАТЕЛЬ</b>	
Тип	2-тактный, 1-цилиндровый
Рабочий объём, см <sup>3</sup>	49,3
Макс. мощность, л. с. при об/мин	3,6/5500
Система охлаждения	воздушная
Система питания	карбюратор
<b>ТРАНСМИССИЯ</b>	
КПП/привод	вариатор CVT / ремень
<b>ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА</b>	
Тип	телескопическая вилка
<b>ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА</b>	
Тип	маятниковая с 1 амортизатором
<b>ТОРМОЗА</b>	
Передний / задний	1 диск / барабанный
<b>ШИНЫ</b>	
Передняя и задняя	120/70-12 и 130/70-12
<b>ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ</b>	
Длина/ширина/высота, мм	1840/695/1140
Колёсная база, мм	1270
<b>ПРОЧЕЕ</b>	
Рама	стальная
Сухая масса, кг	89