

Скутер — Lurkmore

Скутер (*полтинник, скунч, мопед, мокик, мотор, жуужик, табуретка, утюг, скунсик, хрустик, дырчик, мотороллер, укр.рас пыркало*) — согласно одной популярной точке зрения, переходное звено эволюции между [велосипедом](#) и [мотоциклом](#). Двухколёсное транспортное средство, оснащенное мотором и одним-двумя (в особо тяжелых случаях — тремя) потенциальными покойниками. По правилам, объём двигателя не должен превышать 50 см³ (какбе есть и большекубатурные модели, но они, по сути, те же мотоциклы, нужны права кат. А или А1), а максимальная скорость — 50 км/час. С 5 ноября 2013 года таки требует права категории М или другой категории. Таким образом, теперь единственное из всего самобеглого, что не требует наличия водительских прав — это электровелосипед с электродвигателем 250 и мене Вт и максимальной скоростью на электротяге до 25 км/ч.

Популярен среди тех, кто на велосипед сесть ленится, а на мотоцикл не имеет денег. В южной части [этой страны](#), где климат позволяет передвигаться почти круглогодично, [люто, бешено](#) популярен у [сельского быдла](#) всех возрастов: позволяет ездить в соседнее село за водкой/корешом/телкой в абсолютно гашенном состоянии, ложа с большим пробором на ПДД и зверьков с полосатыми палочками (так как на права всем похуй). Расходует от двух до четырех литров на сотню, что весьма радует всяких нищобродов. Двигатель двухтактный, радующий взор и обоняние струей сизого дыма; на более поздних поделях — четырехтактный, но он не тру^Б, ибо двухтактный мощнее.

Главный спонсор производителей — Международная Ассоциация Бюро Ритуальных Услуг и городские кладбища.



Типичный [китайский](#) недоскутер. Сделан по [лунным](#) технологиям, скрашен [итальянским](#) дизайном, но отчего-то [ненадежен и непривлекателен](#)

Типичный [китайский](#) недоскутер. Сделан по [лунным](#) технологиям, скрашен [итальянским](#) дизайном, но отчего-то [ненадежен и непривлекателен](#)



Не пытайтесь повторить это сами, трюк выполнен профессиональными каскадерами

Не пытайтесь повторить это сами, трюк выполнен

НЕНАВИСТЬ

Автоёбы (да и Сурьезные [Байкеры](#), обычно, тоже) тихой или не очень ненавистью ненавидят скутерастов. Но не потому, что завидуют хорошему разгону, низкому расходу топлива, дешевизне обслуживания и способности проежжать пробки, лишь слегка сбрасывая скорость.

Дело вот в чём — на транспортные средства объёмом до 50 кубов права до принятия весной 2013-го скандального [законопроекта](#)

[Vietnam Crazy Traffic](#)
Тысячи их!
[trombone-electro-scooter \(original\)](#)
HD
сабж с подзвучкой

428765-5 были не нужны, да и сейчас большинство гоняет без прав (у кого-то нет денег или времени их получать, у кого-то в его городе просто ещё не обучают на эту категорию, а **кто-то** не может получить права по возрасту). Вследствие этого среднестатистический скутераист вообще ни о чём не понимает, по каким правилам движутся остальные участники дорожного движения. Так, методом тыка. Особенно одарённый же скутераист просто и не догадывается о существовании каких-то дорожных правил, он же не дурак чтоб что-то там читать. Но двигаться он любит быстро и норовит пролезть в любую щель, чему двигло в шесть или более кобыл уже у двигателя объемом в 50 кубов, небольшая масса (60-100 кг) и вариатор (то есть двигатель сразу же работает на максимальных оборотах и максимальной мощности) способствуют, ещё и как.

Таким образом, среднестатистический скутераист имеет скорость чуть ниже машины, защищённость пешехода и понимание ПДД дворняги. А виноват при столкновении, конечно, автомобилист — он же управляет источником повышенной опасности ^[1]! При слабом же столкновении оставивший на лакокрасочном покрытии автомобиля несколько глубоких царапин скутер растворяется в голубой дали, оставив пострадавшего лишь мечтать о тех временах, когда скутераистов обяжут покупать ОСАГО и вешать номера.

Алсо, добрый доктор из травматологии информирует, что скутераисты уверенно возглавляют хит-парад по всем несчастным случаям (оставив далеко позади даже бытовые и производственные травмы). **Чуть чаще, чем всегда** — это пробитые головы, поломанные ключицы и раздробленные голени. Да и количество ДТП с участием бешеных табуреток неуклонно растёт. [Статистика подтверждает](#).

Особенности

Массовый выезд скутеристов на улицы совпадает с весенним таянием снега. Период их активной жизни определяется, в основном, тёплым временем года, хотя отдельные личности ездят и зимой, по льду, промёрзлая земля им пухом. Порой это не то чтобы такие отморозки — просто прав лишили, а от привычки возить себя на самобеглой коляске отказаться сложнее, чем **дать дуба**. Преимущество скутерования — в основном, независимость от транспортных пробок и общественного транспорта. Для дальних поездок скутер малопригоден (из-за табуреточной посадки жопа за несколько часов пути немеет и становится ватной), хотя имеются архивные случаи покатушек Питер-Москва и Тверь-Владивосток ^[1], а также недавняя Москва-Ейск ^[2]. Внедорожные качества скутера также сомнительны, ввиду маленьких колес, асфальтового рисунка резины, особенностей вариатора врубающего при добавлении газа полную тягу, что приводит к пробуксовке на любой грунтовке неидеального качества и самозакапыванию. Типичный скутер под типичным ездоком (не гуру-каскадёром) очень боится любой скользкой грязи и льда на дороге: чуть газанул — заднее колесо сразу идёт юзом и привет. Хотя имеются какбэ внедорожные модификации с увеличенным просветом и шипастой резиной, но и они сосут у любого мотоцикла (кроме спортбайков на покрышках-сликах).

Угоны

Из минусов скутера то, что угнать его не просто легко, а очень легко, чем и пользуются всевозможные гопники. Отсутствие регистрации у полтосов подразумевает отсутствие контроля права собственности по документам (паспорт с номером рамы и двигателя теоретически необходим, конечно, но...), а относительно небольшой вес пятидесятикубового скутера в сочетании с мужиком и автомобилем больше Оки способствует. Заводская блокировка руля (как и блокировка колеса) лечится подкапыванием под колесо скейтборда или банальным выламыванием замка, а особо умные люди, приковавшие свой агрегат цепью к столбу, по возвращении имеют все шансы увидеть оставшуюся от скутера ту часть, что была непосредственно прикована — обычно переднее колесо. Деактивировать же «сигнализацию», идущую в штате на некоторые китайские модели, получается снятием клеммы с аккумулятора, который в своем отсеке вообще ничем не защищён.

Как же защитить скутер от угона? Идеального решения нет, но меры принять всё же можно. Хотя бы некоторые из нижеприведённых мер или снизят вероятность, или помогут найти уже украденный аппарат. Например:

- Покупка не нищевродского Honda Dio, а мощного и тяжёлого бегемотика с весом в 160—200 кг.
- Цепляйте замком типа U-Lock или цепью за заднее колесо (чтобы его снять, обычно надо свинтить глушитель), а лучше вообще сразу за двигатель. Цепь лучше взять потолще, калёную или из нержавеющей стали, или вообще сварить из стальных прутьев достаточно толстых, чтобы болторез не смог захватить, но так, чтобы в сложенном виде цепь помещалась в багажник. И никаких велосипедных замков-тросиков! Такой тросик — просто приглашение угнать скутер, так как кусается бокорезами за 10 секунд, а тросокусами ещё быстрее. Впрочем, если у угонщика есть что-нибудь ручное и вместе с тем гидравлическое, может не спасти даже толстенная цепь.
- Сигнализация с обратной связью и с «индуктивным» или «микроволновым» датчиком (предупреждение срабатывает, когда кто-то просто подошёл вплотную к скутеру). Электросхема большинства скутеров 12-вольтовая, что позволяет поставить недорогую автомобильную сигналку с обратной связью и гидроизолировать её подручными средствами. Минус — сигналка за несколько дней стоянки может высаживать маленький 4-амперчасовой аккумулятор скутера и дохнуть от недокорма, а тебе придётся потом заводиться с кика, а то и проебать время, заряжая аккумулятор, или подключая альтернативные 12V: некоторые драндулеты стартуют без аккумулятора только за счёт

остаточного заряда в блоке зажигания.

- Купите и с умом заберите в секретное место в скутере GPS-трекер. Если горе-гопник всё же спиздит Вашу ласточку, то для него будет большим сюрпризом, когда он в гараже будет обмывать удачное дельце, а Вы приедете к нему в гости с нарядом ментов.
- Можно на всех деталях скутера тоненько и незаметно нацарапать какой-нибудь **значок или слово**. Так можно будет найти следы своего коня на авторынке и, может быть, даже взять за жопу продавцов краденого.
- Прикрутить где-нибудь под пластиком кнопку или тумблер, выключающий зажигание. Не зная, где тумблер, хрен заведёшь. Не спасает от воров с Газелью.
- Старайтесь всё же не бросать скутер надолго без присмотра.

Тем не менее, оставить на полчаса скутер у магазина или в людном месте вполне можно, заблокировав оба колеса или привязав за ту часть, которую труднее всего отсоединить — лучше всего за раму, но такая возможность есть не на всех моделях. Опасаться стоит только некоторых личностей, которые могут подъехать на грузовой **ГАЗели** с болторезом или гидравлическими ножницами, отхуярить эти ваши тросы, забросить скутер в кузов и съебать. Страховые компании же страховать скутеры отказываются категорически.

Виды

• Недоскутер

Обыкновенный **велосипед**, на заднее колесо которого навешен двигатель от бензопилы или мотокосы (как вариант — стоит электрическое мотор-колесо с аккумуляторами и контроллером). Очень компактный, относительно дешёвый (смотря какой электрокомплект) и очень экономичный вариант из всего самобеглого на рынке.

Особенность в том, что такой мотовелосипед часто не покупается готовым, а **собирается самостоятельно**, что открывает широкий простор для **творчества**. Ни велосипедисты, ни скутеристы за своего на таком аппарате не принимают: велосипедист считает мотор чужеродным и извращением самой идеи велосипеда (ну, или ему просто обидно, что он потеет, а мотовелосипедист нет), а скутерист смеивается над низкой динамикой и несерьёзностью такого транспортного средства. Запас хода у такого конструктора обычно небольшой, около 50 километров (зависит от объёма бака или от мощности аккумулятора), но движку можно помочь ногами, увеличивая пробег, или просто ехать как на велосипеде, хотя из-за лишних килограммов это тяжелее, как на «голом» веле. В случае бензинового движка обычно очень шумный. Для постоянной езды менее удобен, чем нормальный скутер, также на велосипеде трудно сделать полную защиту от грязи.

Моторы для велосипедов бывают самые разные. Из бензиновых - как двухтактный китай, так и 4-тактные японские. Из электрических мотор-колёс как слабенькие помощники ногам на 250 Вт, так и ацкие движки по несколько киловатт, с которыми можно убиться без усилий и которые легко сломают вилку ашана, будучи установлены спереди. По типу бывает 2 вида мотор-колёс: DirectDrive и редукторные. DirectDrive тяжелее, тяжело крутятся без электропитания (ехать на педалях быстро устанешь), зато мощнее, тяговитее и надёжнее редукторников, можно сделать рекуперацию (правда, толку от неё в случае велосипеда мало). А редукторники имеют хороший накат и лучшее КПД в случае небольшой мощности, но проигрывают DirectDrive'у по надёжности.

Редукторник чаще делают "скоростным", но малотяговитым на низах. Соответственно, разброс параметров электровелосипеда может быть очень большим: это может быть как Стелс с помощалкой ногам, так и серьёзный даунхилльный велосипед за 3-5 штук зелени, обвешанный таким же по цене мощным электрокомплектном, чтобы заехать на гору на электротяге и затем экстремальненько спуститься по даунхилльной трассе, так что цена электровелосипедов может отличаться на порядок. Вообще китайские каталожные рамы из фольги не очень рассчитаны на гонки по ямам на 40-60 км/ч, поэтому могут развиваться усталостные трещины. Покупай титановую раму.

Предполагается, что он может спасти **офисного жителя** и немного природы от стресса и погибели, однако в дорожных условиях Default City эти мечты расчлениются о коричневую, тугую реальность. Тем не менее количество растёт.

• Дрын советский

Официально назывался «**мопед**» (**мо**-тор плюс **пед**-али) либо «мокик» (**мо**-тор плюс **кик**-стартер), либо просто дырчик (из-за издаваемого при езде звука).

Представляет из себя по сути тот же велосипед с мотором, но немного попрочнее, то есть акцент смещён уже на передвижение на моторе, а педали — только для запуска движка и как аварийный способ доехать. Хотя тогда тоже



Ашанбайк
бензиновый...

Ашанбайк бензиновый...



...и
электрический.

...и электрический.

были наборы для превращения обычного велосипеда в мото. Соответственно, были варианты от простого серийного велосипеда с прикрученным моторчиком до практически полноценного лёгкого мотоцикла со всеми положенными для мотоциклов свистелками, только со слабым движком. Имел 1-2 скорости, барабанные тормоза (или обычный велосипедный ножной тормоз) и движок на 1,2-2 лошади. Наиболее массово производились на расовом латышском заводе «Саркана звайзгне» в Риге под брендами «Рига» и «Дельта», а также на расово украинском Львовском мотозаводе («МП», «Верховина», «Карпаты», «Львів»). Еще что-то небольшими сериями делали в Минске, Пензе и Питере. Вид почти вымер с появлением японского импорта. В настоящее время в магазинах не встречаются, в деревнях глубокого замкадья, при соблюдении тишины, можно увидеть непуганый реликт. Однако, в последнее время появились китайские агрегаты, внешне и идеологически его повторяющие. В супермаркетах их навалом.



Шайс-машин
Рига-13.

Бывали в совке идеологически близкие аппараты, косящие не под велосипед, а именно под предков современного скутера, именовались мотороллерами, но они обычно имели коробку (а не вариатор), двигатель более 50 кубиков и требовали мотоциклетные права. Примеры — Электрон, Вятка, Турист, Тула, Тулица и другие. На основе некоторых из них делали трёхколёсные грузовые мотороллеры «Муравей», те самые, с которых в 90-е собирали у населения бутылки и продавали молоко и которые до сих пор массово тарахтят по деревням. Первым таким советским аппаратом была выпущенная в 1957 году Вятка ВП-150 — почти полная копия итальянского мотороллера Vespa 150GS 1955 года. Максимальная 70, три скорости, двухместная, малошумная, экономичная, — она клепалась сотнями тысяч.



Советский
скутер!

Советский скутер!

Некоторая часть всех выпущенных агрегатов ещё жива и даже встречается не только в далёком Мухосранске, но и в Дефолт-сити, а на смену остальным пришли полчища понаехавших иммигрантов. Как транспортное средство на каждый день - неактуально.

[тест-драйв Дырчик Riga-7](#)
Тест-драйв Риги-7

• Мокики

К ним относятся Активы, Корнеты, Пилоты, Пегасы, Альфы, Дельты, Омаксы и другие. Могут быть как чисто китайскими, так и с отечественной сборкой. Унылая попытка [отечественного производителя](#) поддержать себя, почти полностью собираемая из китайского OEM. Сейчас популярно конструирование китайских скутеров и мокиков из исходников прямо в [этой стране](#), что вдвойне профит: во-первых, покупать детали оптом и компилировать из них товар намного выгоднее, чем покупать товар целиком, во-вторых, [обиженным не остается никто](#), ни власть имущие (понятно, [почему](#)), ни целевая аудитория ([дешевле](#) же), да и отечественный производитель вроде при делах. Таким образом, анонимус из Ростовской области имеет на выбор сразу две фирмы производимых в области дырчиков — с двухтактниками по цене потрепанного японца, и на 5-10к дороже, но с [четырёхтактными двигателями и официальными сервис-центрами во всех районных центрах](#). Заменил собой вымирающие советские мокики. Очень популярен у жителей [небольших городков](#) и деревень: колёса больше, чем у скутеров, проходимость на грунтовках выше, также многим сельским жителям привычнее не табуреточная, а мотокомпоновка и не вариатор, а практически всегда стоящая на этих мокиках коробка передач. Качество этой техники... ну, как повезёт, от «так себе» до «говно», см. ниже раздел про новый китайский скутер.



Китайский мокик.
Отечественные — такие же,
только с русским названием.

Под видом мокика очень часто можно купить аппарат с кубатурой 72-125 сс, который де факто мокиком, мопедом или скутером *не является* — это мотоцикл, категория прав А1. Тем не менее, в документации ушлые китайцы ставят всегда 49сс и рекламируют свои изделия как мопеды. Ездить на таком как на мокике можно... но только до первого прошаренного мотобата, который объяснит альфоводу, почему фунт лиха.

• Скутер японский б/у, без пробега по России

Цены — от 30 до... в зависимости от кубатуры и жадности продавана.

Пришёл на смену дрыну советскому, на ДВ и в замкадье до сих пор лидирует по количеству.

Чаще всего встречаются такие аппараты трёх китов японского мотопрома:

Honda. Маленькая, дерзкая Dio в разных версиях, как правило, с 2Т моторами. Вероятно, это самый массовый японский скутер в России. Всякое малолетнее

быдло, например, иных япошек кроме Dio и не знает. Отличается нешуточной динамикой и неубиваемостью, у [местной тусовки](#) тру считается каноничной Dio ZX на литых дисках. Более свежие и дорогие Dio уже щеголяют алюминиевой рамой, дисковым задним тормозом, 4-тактным мотором, но и стоит немало. Ещё распространены средненький пенсионерский Tact с мягкой подвеской, большой и утяговый «двухместный» Lead хорошо подходит для высоких, а также для деревни в виду наличия рычажной вилки (только старые версии AF-20 и HF-05E). Следующая версия Lead, к сожалению, лишилась рычажки. Особенно пользуется популярностью его 90\100 кубовая версия, ввиду почти полного сходства с полтинником. Из ретро-скутеров в этой категории — хипстерские ретро-габуретки Giorno и Joker, более свежая и элитарная Crea, Julio с нетипичным коробчатым дизайном. Ещё встречаются Cabina с крышей, трёхколёсное чудо Gygo X и некоторые другие. Вообще Honda за свою историю наклепала гигантский модельный ряд скутеров с кучей поколений у разных моделей, но сюда возят в основном перечисленные выше. Анону даже попадался во Владивостоке в совсем уже замшелые годы легендарный Motocompo, но это было настолько давно, что ввёзший его мореман скорее всего даже не представлял ЧТО ИМЕННО он заполучил.



Японская мото-барачолка со скутерами

Японская мото-барачолка со скутерами

Suzuki. Мелкая и бодрая криведка Seria, которая по размерам подойдет разве что дрыщам и школоло, сейчас ввиду преклонного возраста их все меньше и меньше. Благодаря крайне малой ширине является чемпионом наравне с Dio по пролезанию через пробки (если снять зеркала). Более прагматичный двухместный Address: как и с Лидом, особенно котируются у [ЦА](#) его кубатурные версии ввиду опять-таки почти полного сходства с полтосами. Шанс уебаться насмерть новокупившему владельцу возрастает в разы. Бюджетненький малыш Let's, местные «искперты» считают его УГ и продолжают фалать на ржавый Seria ZZ.



А это уже после предпродажной подготовки

А это уже после предпродажной подготовки

Yamaha. Самый тру-аппаратом для тюнинга считается резкий и мелкий Jog, они вместе с Дио делят пальму первенства по самым распространённым школоло/гопотабуреткам. Двухместный Axis 50\90\100, как правило, встречаются реже, и зачастую покупаются его кубатурные модификации для закоса под полтинник. Каноничный меситель говн BW's, ввиду своей высокой цены (за полтос от 50 тысяч, 100 кубовая от 60-70), так и остаётся [мечтой](#) у [ЦА](#), которые продолжают дрыгать ржавые Дио и Джогги. Есть сравнительно свежая и потому дорогая «спортивная» модель — Yamaha Aerox, из-за своего дизайна тоже предмет фапа для многих. Она водится внезапно не столько в Японии, сколько в Европах. Ещё из свежего можно назвать 125-кубовый Cygnus: за счёт свежести модели цена высокая, производство уже не в Японии, а в Китае, но всё же Yamaha марку держит.



В Японии тоже любят тюнинг. В своём стиле.

Можно отдельно отметить такое явление, как скутеретта. Например, самый массовый мопед в мире легендарный Honda Cub. Имеет центробежное сцепление, коробку на 3 скорости, цепь, большие колёса, но слабый мопедный движок. Несмотря на очень древнюю конструкцию и неказистый внешний вид, плюс неудобства по сравнению со скутерами, стоит дохуя, а причина - аццкая, невероятная неубиваемость. Из той же серии - Yamaha Town Mate, всё то же самое, только вместо цепи - кардан.

В Японии тоже любят тюнинг. В своём стиле.

У подобных старых и недорогих тарантаек двигатель обычно двухтактный. С одной стороны это плюс — он обычно заметно мощнее такого же по объёму четырёхтактного, резвее реагирует на газ, простой в ремонте. С другой стороны — он, как и положено двухтактнику, ест, просто ХАВАЕТ, двухтактное масло, которое сгорает с бензином и выхлоп нарушает все мыслимые экологические нормы, трудно оживает после долгого простоя, многие модели ввиду наличия чугуна в цилиндре требуют длительного прогрева перед покатушками по холоду. Расход около 3-4 литров на сотню, плюс двухтактное масло (которое стоит 500-900 р за литр). Аппаратам обычно уже очень немало лет (произведены в 90-е, иногда в начале нулевых, при случае можно встретить даже аппарат из 80-х), но если повезёт выбрать не убитый и предпродажную подготовку сделают нормально — то японское качество и надёжность будет служить ещё долго-долго... Надёжность — это и есть главный плюс таких аппаратов. Хотя аппараты попадают разной степени убитости, даже в проверенных магазинах попадаются подтёкшие вилки, просевшая компрессия, изжёванный ремень вариатора и гнилая рама. Всё-таки время этих скутеров уходит: из Японии в контейнерах приходит в основном металлолом, и хорошие, годные экземпляры уже почти не встречаются. Если хотите действительно надёжный японский скутер, который будет ездить несколько лет без проблем - берите модель не старше конца 2000-х, и не с контейнера, а купленную тут в новом виде в салоне (или из Японии, но через аукцион). Сегмент уверенно лидировал до последнего времени, развозя километры жлобья, школоло, колхоза, бабулек и гопников по их родным ебням, а также служа удобным и абсолютно не имеющим никаких коннотаций средством передвижения для прорабов, [инженеров](#), [дачников](#), квалифицированных рабочих и других [практичных личностей](#). Даже сейчас их ездят дофига и ввозятся новые, несмотря на наступление китайцев. Правда, после введения прав спрос на любые малокубатурные мопеды резко упал, ввозить их становится невыгодно, так как продать за адекватную цену трудно. Специфика заключается в том, что, несмотря на неестественный способ доставки (с Дальнего Востока) и

варварскую эксплуатацию, ржавый 20-летний японец со свалки продолжает ездить до момента полной аннигиляции: эти скутеры считаются очень надёжными, конструкция имеет высокий запас по прочности, основные узлы расположены грамотно и защищены. Что интересно — существуют, конечно, б/у японские скутеры и посвежее (и ценой выше), но их так массово сюда не завозят — невыгодно: Dio начала 90-х в Японии стоит 200—300 долларов, а свежий аппарат надо покупать с аукциона и за сотни нефти. Как правило, серьёзная кубатурная техника покупается единицами и продаётся намного дольше, чем контейнер ржавых Дио с Джогами. Среди таких опытные скутероводы и находят себе аппараты, которые ездят быстро, долго и не ебут мозги. К сожалению, с оригинальными японскими запчастями порой напряг, ждать под заказ можно и 2 месяца, приходится ставить или китайский аналог, или **тюнинг**овые, так что через какое-то (правда, достаточно продолжительное) время любой японский скутер на наших просторах превращается или в китайский, или в тюнингованный, если, конечно, его не спиздят и водятел не уебёт его ап стену.

• Скутер новый китайский

Цены примерно как у японских б/у (от 35-40 тысяч за уёбищный ашанбайк-полтос до 60-80 за 150-кубовые аппараты с воздушным мотором). Пример — на картинке в начале статьи. Honling, Jialing, Stels, Omaks и прочие торговые марки из серии «хуйпроизнесешьспервогораза», тысячи их. Чаще всего замысловато переплетены сетями OEM: бывает, что сразу у нескольких брендов какая-то модель полностью идентична, или что под одним брендом продаются модели разных заводов с разным качеством. Может быть и не чистым китайцем, а, например, с отечественной сборкой (Irbis и др). Из новых скутеров — разумеется, самые дешёвые, очередной мото-ашанбайк может стоить 30 тысяч. Различаются, как и остальной китаи, прежде всего контролем качества. Имеют ащкие названия моделей типа Tornado, Storm, Vortex и прочий Thunder, что, очевидно, подчёркивает их «спортивность» и крутизну, оформлены в стиле детской игрушки-трансформера (вырвиглазные кислотные цвета, шашечки, пластиковый хром, наклейки). Почти все 4-тактные моторы представляют собой «лицензию» древней Honda GY6 в 50-, 125- и 150-кубовых вариациях, а также 2-тактные копии Ямаха-Минарелли. Конструкция может быть разной: как сомнительная по качеству, но всё же продуманная конструктивно копия старых японских аппаратов, так и совсем убожеские упрощённые конструкции, например, с маслонасосом, качающим не когда работает мотор, а только когда крутится заднее колесо... Почти все они сильно уступают по динамике ржавым японцам со свалки, даже 150-кубовые аппараты не едут в стоке 100 км/ч. Полтинники вообще заставляют срать кирпичи при очередной горке, динамика напоминает велосипед. 2Т модели чуть лучше, но тоже уступают в динамике аналогичным 20-летним самурайским помойкам. При этом у них значительно меньше ресурс: как вам замена поршневой раз в сезон? Или трещина в цилиндре в конце второго сезона езды?

После первых 100—500 км пробега вся эта хуита вместе с элементами ходовой зачастую начинает рандомно ржаветь и отваливаться; ключевое слово — «рандомно», ибо известны случаи, когда даже у нормального владельца скутер наутро вдруг переставал запускаться. Сегодня китайский скутер — это лотерея: мало кому везёт купить выигрышный билет (то есть приемлемый по качеству аппарат), всё больше выпадает хуита. Он — выбор как жлоба, так и **гопа**. Особо популярен у школоты и просто **непросвещённых людей** (он же новый! чё я как лох после япошек буду ездить!). Надо помнить о неизбежной страсти молодых подонков к псевдотюну этих выродков. Люто ненавижим и презираем владельцами б/у японцев за ненадёжность, плохое качество (особенно пластика), менее резвую динамику, китайский металл, который сразу лопаётся при ударе и гнётся от перегрузки, и плохую ремонтпригодность. Многие мастерские плюются и не берутся за их ремонт.

Среди немногочисленных плюсов можно отметить то, что на часть китайских моделей таки нетрудно найти запчасти, новые двигатели в сборе и пластик, что бывает затруднительно для 20-летних японцев. Некоторые рукастые личности практикуют такой тюнинг: берут с рук за копейки 50-кубового японца в приличном состоянии, но с отслужившим своё движком, и не заморачиваясь ремонтом или поиском живого японского двухтактника, вживляют ему новый китайский блок в сборе, состоящий из 4-тактного мотора (обычно на 72 кубика и больше), вариатора и заднего колеса. За счёт доступности и дешевизны китайских запчастей это может иметь смысл, правда, если не повезёт, мотобат может докопаться, так как по звуку слышно, какой двигатель там стоит, родной 2Т или китайский 4Т.

Среди кучи дерьма есть и вполне кошерные марки, где к сборке и проектировке относятся ответственно, а плохих работников сразу **увольняют**. Такие аппараты по качеству если и не как помпонец, то с уровнем тайваня. Если вы хотите купить китаи (не только скутер, а вообще мототехнику) и не задрачиваться с ремонтом, то запомните такие бренды: CFmoto, Zongshen, Jianshe. По понятным **причинам** в эту страну завозят очень мало, ибо стоят больше, чем мото-ашанбайк.

• Скутер Б/У европейский

Цены от 40-50 тысяч за не совсем ушатанный полтос до ... в зависимости от модели и жадности продавана.

Почти весь скутеропром из Европы представлен концерном **Piaggio Group**, в него входят: Aprilia, Malaguti, Gilera, Italjet, Derbi и т. д. Под разной обёрткой продаётся один и тот же мотор или ходовая. Почти все модели отличают просто-таки **баржовые** габариты, форсированные моторы, жёсткая подвеска и прочие свистелки-перделки. Наиболее распространённый и желанный аппарат у

школоло и любителей «погонять» — Gilera Runner, с православным 2-тактным мотором. Хорошо поддается тюнингу, даже в стоке порадует серьёзной динамикой и таки зверским аппетитом жужжащего 2Т дрыгателя. Полтинники, ввиду высокой цены, у ЦА спросом не пользуются, так как ЦА предпочитает купить Б/У японскую криведку или новый ашанбайк за сэкономленные завтраки в школе. Кубатурные модели идут по цене чуть выше японцев и пользуются спросом у небыдла. Вообще на итальянцев чаще всего смотрят как раз альтернативно одарённые люди или просто **понторезы**, желающие **выделиться** из толпы.

Основная масса Б/У европейцев идёт, как ни странно, из... Японии! Да, мой друг, в стране аниме и караоке есть **ценители** итальянского стиля. Для условий этой страны итальянцы подходят плохо ввиду меньшей ремонтпригодности (не каждый Вася возьмётся лезть в мопед с водянкой и впрыском, чай это не «Иж-планета») и полного отсутствия зап.частей с высокой ценой, сами модели приходят сюда изрядно ушатанными, да ещё и стоят сотни нефти.



Априлия

• **Скутер новый европейский/японский/тайванский**

Новая сверкающая техника марок Honda, Suzuki, Piaggio, Gilera, Benelli, Vespa, Malaguti, Aprilia, Peugeot и им подобные (японцы иногда — секонд-хенд из Таиланда).

Особо выделяются итальянские скутеры (считаются самыми динамичными и фапельными). Сюда же с натяжкой включаются неплохие по качеству китайско-корейские Sym и Кумсо и, внезапно, скутеры от BMW (разрыв шаблона от их качества в своё время испытали многие). Может иметь недетскую динамику и/или комфортные размеры. Внутри устроен значительно серьёзнее (4-тактный, зачастую оснащён жидкостным охлаждением, 4 клапанами на цилиндр, впрыском, катализатором и прочими Евро-3, расход около 1,5 литра на сотку в смешанном режиме против 3-4 литров у старого японца). К сожалению, как показала практика, производители начали откровенно халтурить, по сети гуляют рассказы, как у нового аппарата, внезапно, отказал датчик и скутер заглох посреди трассы. Большая часть аппаратов собирается в том же Китае/Тайланде и прочих ебенях. Настоящего арийского или императорского качества больше нет, конструкции заранее имеют слабые места и меньший запас прочности. Как и с машинами (вспомним новые фолькцагены и **бумеры** с их крошечными неразборными ультрафорсированными моторами), новый брендовый скутер становится игрушкой, исправно работающей на время гарантии и кредита. Увы. И тем не менее новый японский/европейский скутер будет на порядок лучше постоянно сыпящихся китайцев.

Парадоксальная ниша, где в общем-то несерьезное средство передвижения по цене приближается к мощному подержанному мотоциклу; кроме того, страдает от сравнительно неширокого ассортимента. Обращена ниша хуй знает к кому, эти люди и покупают по 3,5 штуки в год.

• **Ретроскутер**

Разновидность, востребованная преимущественно молодым **небыдлом с задатками** хипстерской направленности в Default City 1 & 2. Предназначены для накидки понтов и эстетической аутофелляции. В принципе при использовании для перемещения в пространстве ничем не отличается от обычных скутеров привычного спортивного дизайна: например, та же Honda Giorno внутри на 95% является Hondой Lead. В зависимости от финансов имеются следующих сортов: а) японский б/у с контейнера пластиковый закос (Yamaha Vino, Honda Joker и Giorno, б/у кореец типа Sym Allo)— практично, добротно и дешево; б) подороже, попонтнее — новый японец или



Скутер SYM

Скутер SYM



Эпичная
вундервафля
Peugeot
HYmotion 3

Эпичная **вундервафля**
Peugeot HYmotion 3

кореец. в) новый европеец Piaggio Vespa или индус-лицензиат LML — по цене жигулей; г) аутентичный вариант — ещё дороже, отреставрированные стальные Vespa или новые PX, немцы и англичане, редкие японцы из середины прошлого века; [патология](#).



Пафосная
Веспа

Пафосная Веспа



Пафосная
Крея

Пафосная Крея

- **Квадроскутер.** Четырехколёсный механизм со скутерным двигателем. Детский квадроцикл. [Nuff said](#).
- **Максискутер ака диван**

Большой, комфортабельный дрын 200—250 кг сухой массы, способный перемещать [офисный планктон](#) во время отпуска или на пенсии на достаточно дальние расстояния с комфортом и скоростью хорошего кабриолета. Пример — Honda Silver Wing 600.

Также на такие аппараты пересаживаются идейные [скутеристы с опытом](#), которые уже выросли из 50/125/150 кубиков, но мотоцикл или машину не любят. Они часто покупают максискутер средней мощности и размера, с двигателем что-то около 250—300 кубов (и 130—140 км/ч максималки): Sym Joyride, Suzuki Skywave/Burgman. Многие предпочитают использовать большой максискутер только для покатушек за город на рыбалку или для туризма, а для сёрфинга пробок по-прежнему содержат маленький 125-кубовый японский skut. Любители погонять выбирают более «спортивные» модели максискутеров, например, Yamaha T-Max или Gilera GP800. Нужно сказать пару слов про Yamaha T-Max. Это настоящий король среди скутеров: невероятно надёжный, очень динамичный, сделанный инженерами, а не маркетологами. По динамике похож на спорт-байк, но в отличие от последнего прощает многие ошибки пилотирования. Кстати, расходники на него могут удивить ценой: ремень вариатора может стоить как новый китайский полтинник. Но и за тот пробег, когда его будет пора менять, китаец рассыпется пару раз. Правда, это справедливо только для 1, 2 и 3 поколения. В четвёртом поколении ручки эффективных менеджеров добрались до привода на заднее колесо, заменив вечную цепь в масляной ванне на новомодный ремень. В [новый привод](#) из-за недостатков конструкции стала попадать вода, в результате чего вымывается смазка и он рассыпается за 30-40 тысяч километров. И владелец, если не знает об этом и не лазит регулярно пересмазывать этот узел спецсмазкой на основе полимочевины, попадает на сложный и дорогой ремонт с полной переборкой скутера и разборкой двигателя [пруф](#). Увы, производителям больше не нужна техника, которая ездит много лет и не ломается. Есть мнение, что любой мотоциклист в конце концов эволюционирует до Голды, а любой скутерист - до Ти-Макса.



Honda Silver
Wing

Honda Silver Wing



Yamaha T-Max

Yamaha T-Max

Максискутеры имеют достаточно серьезный двигатель, зачастую более продвинутый вариатор «автомобильного» типа (сейчас всё чаще электронный, позволяющий двигателю показать всё, на что он способен) и прочие [прелести](#) вплоть до электрорегулировки ветрового стекла, печки, электроподогрева жопы и ручек, заводской музыки и привода складывания зеркал. При этом максик существенно дешевле указанного кабриолета, и даже дешевле многих менее престижных и комфортабельных [ведер](#). Обеспечивает езду прекрасной ветро- и грязезащитой. Тоже странная ниша: комфорт дивана обеспечивает любой вменяемый туристический мотоцикл, на который вешается три кофра, а учитывая, что есть модели с «автоматом», теряется последний довод в пользу «дивана», при этом мот имеет более мощный мотор и жёсткую раму с 17-19" дисками.

• Электроскутер

Не так давно появившееся чудо, преимущественно китайского производства. Оборудован 1-1.5 кВт мотор-колесом и батареей (поначалу - обсиликоненной свинцово-кислотной, сейчас почти всегда литиевой). Запас хода 50-100 км, зарядка несколько часов от розетки. Почти бесшумен, что позволяет владельцу подкрадываться к пешеходам и жестоко давить из них лулзы. Весьма бодро рвёт с места. На месте глушака обычно забавный ребристый радиатор охлаждения потрохов. По новому законодательству электротранспортные средства с электродвигателем мощностью до 250 Вт включительно (слабенькие электровелосипеды) не требуют регистрации и получения прав, а между 250 Вт и 4 кВт — требуют категорию М, сюда относится и сабж. Хотя встречаются и более крупные и мощные разновидности. Предназначено для офисного планктона, чтобы доехать до работы и назад. У нас пока особого распространения не получил, чего не сказать о странах Азии, где он активно вытесняет бензиновые копилки. Количество медленно растёт.

• Минимотоцикл

Достаточно большой и давно уже развивающийся класс, куда входят малокубатурные «модели», идеологические повторяющие большую серьёзную технику.

Это и классики (китайские альфы и трушские Honda Monkey), и эндуро (всяческие Derbi и питбайки), и чопперы — китайские Iron Eagle и японские Honda Jazz/Magna 50, и даже спортбайки. В 99% случаев собираются на расово верных кабовских движках.



Honda Monkey

• Гопед

Аццкий плод страсти детского самоката и газонокосилки, весьма популярный у [молодого поколения Америки](#). Родился в конце прошлого века в мозгу одного хорошо курнувшего пиндосского инженера, мгновенно наладившего их производство. ЧСХ, стоит сабж куда дороже [Урала](#) или даже [Запорожца](#), благодаря чему у нас в стране не популярен. Кому интересно — луркайте на [этот сайт](#).

В целом следует понимать, что установившиеся волею законодательства 50 куб. см. — это дно скутерного ассортимента, и почти все перечисленные классы бывают от 125 см и выше, где и раскрывают свои достоинства.

Причина гибели совкового вида

- Экономическая: к концу 80-х — началу 90-х дрючскопы с педалями [совсем](#) никому не были нужны. Это было абзацное перенасыщение рынка. Быдло требовало «новых технологий».
- Двигатели: юному читателю двадцать первого века (вовсю летающему по улицам своего города на «Hondaх», «Suzukaх» и т.д), не понять, что мопеды/мокики/мотовелосипеды/минимокики т. д. того времени не могли иметь такую динамику, как скутеры сейчас. Причиной тому были двигатели того времени, лучшие из которых выдавали в то время 2 лошади, а так 1,2 — 1,5. На современный скутер сел, повернул ключ, нажал кнопочку завода и поехал, можно даже не знать, какой у тебя стоит движок. Новый НЕкитайский четырёхтактник вообще позволяет лет 5 ездить, только меняя масло и колодки. А те двигатели часто имели маленький моторесурс, требовали постоянного обслуживания, чистки и истекали маслом и бензином, да и процесс запуска — это что-то. Электростартёр был редкостью, в лучшем случае был кик-стартёр, а в худшем нужно было, открыв краник и подкачав смесь, разогнаться на педалях и заводиться "с толкача". Конечно, на тематических формах вроде «дырчика» иногда возникают [научные диспуты](#) по поводу того, что определённые индивидумы выжимают из них до 5 пони, или делают самопальную коробку передач, в которой вместо 2х передач — 4, или что соседский дедушка вот уже 30 лет ездит на своей Риге без капиталки.
- Дизайн. После истекающего маслом грязного велосипеда с моторчиком или ржавой Тулицы, заводящейся через раз, японский скутер с его пластиком и спортивным обтекаемым дизайном



Мотошпанцер французских ВДВ

казался чем-то космическим.

- Потеря потребителя: пересаживание на японские и китайские скутеры стало последним шурупом, ввернутым узкоглазой промышленной машиной в гроб нашего товаропроизводителя. Последние мотовелосипеды «Рига» были выпущены в 1998 г.

Эксплуатанты

- **Дети. Пидорастающее поколение** от 12 лет, которым китайский скутер купили добрые родители, желающие своему ребенку мучительной смерти. Ездят, как правило, по всяким деревням-садоводствам. Рано или поздно рискуют выехать на оживленную трассу, где ввиду полного незнания правил дорожного движения способны красиво умереть под колёсами фуры или во лбу у БМВ или Хонды, при удачном исходе забрав с собой еще пару-тройку человек из экипажей поучаствовавших в фестивале машин. Впрочем, могут убиться также ап столб либо дерево. Даже если ребёнок по невероятному стечению обстоятельств останется в живых, всё равно через пару сезонов скутер встанет на вечный прикол вследствие варварской эксплуатации и отсутствия нормального технического обслуживания. Кстати, управлять скутером разрешается с 16 лет (пункт 24.1 ПДД). Кроме того, с 04.11.2013 для управления скутером необходимы права новой категории М, либо (почти) любой другой категории.
- **Мотогопота.** Феерический пиздец на двух колесах. Тело в грязных джинсах и майке, в холодный сезон — в грязных джинсах и куртке. Опционально наплечная кость укомплектована грязным шлемом. Между ног грязный полтинник с раздолбанным либо отсутствующим полностью пластиковым обвесом, разбитой светотехникой и без зеркал. На месте замка зажигания торчит пара проводков. Глушителя зачастую нет, так что мерзкий оглушительный рёв как от бензопилы, только в разы громче, разносится на несколько кварталов вокруг (вызывает особенную любовь ночью в спальном районе). Встречаются везде, часто за городом на озерах и в иных местах бужаловёж пикников. Весьма доставляют всем водителям, когда едут в тёмной одежде с выключенными фарами по темному загородному шоссе, виляя по синусоиде. Ввиду отсутствия защиты в случае ДТП долго не мучаются. Транспорт — обычно убитый японец, ещё более убитый китаец или поделие российского мотопрома, перетянутое проволокой в самых неожиданных местах (например, может быть подвязан отваливающийся глушитель или даже примотан к траверсе болтающийся руль). Скутер часто дымит так, что дым стоит на всю дорогу. Распространен колхозный [tune-in-Г...](#), как, например, наклейки, дополнительные фары, брызговички, зеркала и светодиоды. Катаются по двое-трое на одноместном аппарате, частенько по разным говнам; делают (или пытаются делать) всякие стоппи и вилли, отчаянно дрейфуют, гонят на красный, сносят зеркала и пешеходов. Часто под воздействием [алкоголя](#) или [веществ](#). Перделки в нежных, заботливых руках мотогопоты обычно долго не живут, но это не проблема — ведь всегда можно спиздить еще один.
- **Пробкоёбы.** Обитатели [городов с прекрасной транспортной ситуацией](#), когда путь от дома до офиса проходится пешком значительно быстрее, чем проезжается на автомобиле. Также это люди, чья работа связана с постоянными разъездами в час пик, а на свой внешний вид они кладут хуйца: разные курьеры и прочие разносчики пиццы. Обычно ездят в повседневной одежде, но про шлем или даже «черепаху» часто не забывают, что увеличивает их шансы быть похороненными в открытом гробу. Преодолевают [пробки](#), протискиваясь между рядами машин, самые мудаковатые летят по разделительной, встрече или тротуарам, распугивая пешеходов. На багажнике обычно намотана цепь для пристегивания скутера к столбу или иному местному предмету во избежание угона. На спине рюкзак. Скутер может быть самым разным, от убитых японцев до новенькой Джилеры. Объект ненависти со стороны автомобилистов: пока они стоят в пробке, скутер едет. Также раздражает привычка пробкоёбов пролезать в миллиметре от лакокрасочного покрытия автомобиля. Пробкоёбы отмахиваются, что, мол, им легче оценивать расстояние и что для водителя миллиметр — для них целая дистанция. В Санкт-Петербурге в 2007 партию китайских скутеров закупило охранное предприятие «Арес» и даже успело привинтить к ним крышу на двух дугах, а-ля BMW C1. Скутеры предназначались для тревожных пробкоёб-групп[3]. Но, в связи с эпической надежностью китайской техники, до массового боевого применения этих шушпанскутеров не дошло. В 2009 году попытка была повторена уже на технике Кумсо Agility [4]. Мы таки будем посмотреть на результат, которого пока незаметно, и на улицах их тоже что-то не очень видно. В Ростове-на-Дону уже несколько лет на скутерах ездят парами охранники агенства «Генерал». Выглядит комично: два тела в бронниках с оружием гонят сквозь пробку как гопота.
- **Колхозники** — жители небольших городов и сельской местности в возрасте от 40 и выше, пересевшие с умерших от старости ижей/минсков. Скутер используют по прямому назначению: перемещение себя любимого на работу/с работы/в магазин за бухлом/в лес за грибами и т. п. В ногах, кстати, прекрасно помещается мешок картошки среднего размера. В технике ценят дешевизну, простоту обслуживания, неприхотливость и отсутствие геморроя с правами и регистрацией. Ездят на умеренно потасканных японцах, в последнее время вытесняемых новыми китайцами.
- **Фанаты.** На удивление немаленькая группа людей, у которых деньги есть, но в очке до сих пор играет детство. Мотоцикл купить могут, но не хотят геморроя с регистрациями-парковками-

придурок на мотоцикле

Типичная школота убивается об стену. Пусть не на скутере, но доставляет.



Упс...

Интервью. Затюните мне дио.
Тюннинг Dio

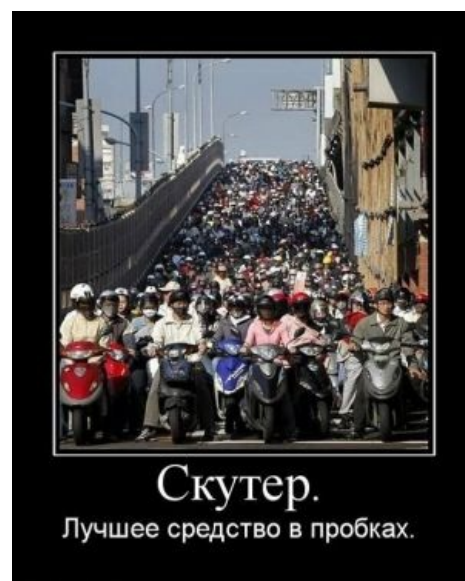
страховками. Скутер приобретается в качестве игрушки. В комплекте покупаются топовые мотоштанги, мотокуртка, мотоботы, перчатки и шлем, которые иногда могут стоить дороже самого скутера. По делам обычно на скутере не ездят, для этой цели имеют машину. Скутер холят и лелеют, наиболее гиканутые делают аэрографию и, вероятно, фапают на нее в тишине гаража. Ездят по паркам и дорожкам коттеджных поселков, на дороги общего пользования выезжать обычно очкуют. Техника — только новый японец или европеец.

- **Фанаты-оверклокеры** Похожи на предыдущий класс наличием хорошей экипировки. Отличаются ровными руками, хорошим знанием техники и умением выжать из нее максимум. Первый этап — снятие ограничителей (ставятся на европейские скутеры, чтобы их можно было считать мопедами), после чего скромный полтосик прёт 70-80 км/ч. Далее идет установка спортивного вариатора, коммутатора, выхлопной трубы, замена поршневой, новая более цепкая резина. В итоге скутер, не изменившись внешне, дорожает в цене вдвое, развивает 100—110 км/ч и жрёт при этом бензин, как голодный слон. Моторесурс падает соответственно. Экстремальный случай — установка в старую раму мотора объемом 150—200 куб.см. и тюнинг уже его. Скутер может быть как новым, так и восстановленным до идеального состояния б/у. На дороге оверклокеры (а также некоторые владельцы мощных макси-скутеров) составляют конкуренцию спортбайкерам и стритстракерам, пугая четырехколесных ревом спортивного глушака а-ля «прямоток» и визгом шин.

Кто бы мог подумать

Что бы вам ни говорили, но:

- Управлять скутером **до исполнения 16 лет** нельзя. С ноября 2013 также требуется ВУ с открытой категорией М, либо любой другой.
- Многие водители не замечают и не уважают мелких двухколесных (**велосипедистов** и скутеристов). Помни о главном правиле дорожного движения: ПДД (Предоставь Дорогу Дураку), да и сам не нарушай. На дороге тебя должно быть видно: всегда включай фару (и не забывай протирать от грязи как её, так и поворотники и задние фонари), не ленись менять перегоревшие лампочки, пользуйся поворотниками, а в пасмурный день или ночью не обломайся накинуть жёлтую/оранжевую жилетку со **светоотражателями**: жизнь и здоровье важнее понтов.
- Шлем обязателен — пункт 24.3. Причём именно мотошлем, а не шлемофон для велосипеда или **строительная каска**. И для пассажира тоже. Не надо так улыбаться — он действительно может спасти жизнь. Отбитая жопа рано или поздно заживёт, а пробитая голова почти всегда вряд ли. А уже на 40км/ч череп легко раскалывается об бордюр. Арбуз роняли когда-нибудь? Кстати, штраф за отсутствие шлема составлял 800 рублей, если доживете, до 15 ноября 2014 года, когда в очередной версии КоАП его **случайно**.
- Управлять в нетрезвом виде какбэ запрещено и вам (пункт 2.7 ПДД), лишить вас прав за это с ноября 2013 тоже смогут, причем мера ответственности аналогична наказанию на пьяную езду на машине (штраф 30 000 рублей, лишение прав на 1,5-2 года).
- Согласно пункту ПДД 24.2 двигаться нужно по правой полосе в один ряд возможно правее или по обочине (если это не мешает пешеходам). **По тротуарам и по встречке нельзя**, блджд.
- Поворачивать налево или разворачиваться на дорогах с трамвайным движением и на дорогах, имеющих более одной полосы для движения в данном направлении нельзя — пункт 24.7.
- Водить пассажиров (кроме ребенка до 7 лет) на скутере нельзя — тот же пункт. Даже несмотря на то, что некоторые скутеры позиционируются как двухместные (уже можно, если "предусмотрено конструкцией", забавный момент - ПДД требуют шлем **только** от водителя. Кроме того, все запреты в 2014-м уехали в пункт 24.8).
- По старым правилам, если есть велодорожка — ехать только по ней, но по новым правилам — скутеристов с велодорожек убрали. В ПДД Беларуси открытым текстом указано, что водителям мопедов и мотоциклов запрещается движение по велосипедным дорожкам и тротуарам.
- Пункт 24.3 запрещает ездить, не держась за руль хотя бы одной рукой, то есть необходимо держать руль двумя руками всегда, за исключением подачи сигналов поворота и остановки.
- И да, по правилам (пункт 1.2 ПДД) **необходимо** наличие обоих условий (≤ 50 кубов и максималка 50 км/ч), иначе **какбэ** лёгкий мотоцикл (до 125сс категория А1) со всеми вытекающими. Но для ментов все табулетки 50сс, благо они не могут визуально отличить 50сс от 150сс, а документы, доказывающие, что это 50сс, у хитрожопых табулеточников имеются — на всякий случай. Впрочем, это помогает только от обычных гаишников, мотобат прекрасно разбирается в особенностях моделей, легко на глаз отличают 100сс от 50сс, и готовы предоставить полный спектр услуг начинающему за его, разумеется, счёт. Более кубатурные мотоциклы с ПТС 50сс — предмет отдельного разговора.
- Необходимо регулярно подкачивать шины, менять картерное/трансмиссионное масло, ремень/ролики вариатора, проверять аккумулятор, чистить карбюратор и, о ужас, мыть от налипшей грязи!
- В Белоруссии и на Украине теперь для управления сабжем таки нужно получить права категории АМ и А1 соответственно. Для белорусов даже обучение в автошколе необязательно — просто нужно выучить и сдать ПДД.



Зато

Можно:

- Положить йух на знак 3.5. «Движение мотоциклам запрещено», если нет дополнительно знака 3.9. «Движение на велосипедах запрещено».
- Слезть с транспорта и перейти преспокойно с мопедом закрытый ж/д переезд, зайти и катить его по тротуару или проходить под «кирпич» (да и знак «Движение на велосипедах запрещено») — пункт 1.1. ПДД.
- Поворачивать налево на перекрёстке, где такой поворот запрещён, в два этапа: сначала проезжаем прямо до угла, потом на углу разворачиваемся на 90 градусов влево и снова проезжаем прямо.
- Парковаться в два ряда — пункт 12.2. [См. тут](#).
- Пробки — больше не проблема! Ну, кроме некоторых особо тяжёлых случаев, когда даже на мопеде не протиснуться.
- И, таки да, иногда можно ездить на дальние расстояния при [ну очень низких температурах](#) окружающего воздуха [5] [6]. Естественно, при грамотном приложении мозгов, рук и гаечных ключей к сабжу.

Скутер vs. мотоцикл

Известный холивар, тянущийся годами. Скутеристы считают мотобайкеров смертниками, зазнавшимися снобами и понторезами, позерами и т. п. Байкеры в ответ называют скутеристов школотой, нищелюдами, распиздяями, дорожными хамами, табуреточниками, унитазами и ставят ниже себя. Так уж получилось, что скутеристы и мотоциклисты представляют собой несколько разные социальные группы. Что характерно, достаточно большой процент скутеристов, взрослея, становятся мотоциклистами (реже, но бывает и наоборот — стареющий байкер начинает больше ценить комфорт, но от двух колес отказаться не может и пересаживается на максискутер). И всё же, если сравнить скутер и мотоцикл как транспортные средства (отбросив понты типа супербайков, чопперов, ретро- и драг-скутеров и прочее), вырисовывается следующая картина.

- Скутер (малой кубатуры) идеален в городе с его пробками: не надо дрюкать коробку передач и сцепление (коробки нет — вместо неё клиноремённый вариатор, а сцепление автоматическое центробежное: прибавляем газа — и трогамся), манёвренность отличная, расход маленький, а скорость больше 50-60 редко нужна. Но на трассе не хватает скорости, от долгой монотонной езды ремень пропиливает в щёках вариатора канавку, попытка постоянно ездить на максимуме скорости на бешеных оборотах приводит к быстрому капуту несчастного движка, посадка для долгой езды неудобная.
- Мотоцикл идеален за городом: скорость отличная, редкие переключения коробки не парят. А внедорожные мотоциклы проедут там, где на скутере смешно и пытаться. Но в пробках на мотоцикле протискиваться и маневрировать труднее, а постоянные игры с лапкой передач от светофора к светофору утомляют. Особенно в случае, когда передачи «короткие», как на широко известном недоразумении YBR-125.
- Максискутер (от 300—400 кубиков) занимает промежуточное положение и идеален на трассе: хорошая скорость, удобная посадка и отличная ветрозащита сделают приятным любое путешествие, но в городе он уступает более мелким родственникам по манёвренности, а на грунтовке проиграет по проходимости мотоциклу.

И ещё камень в сторону мотоцикла: на мотоцикле без люльки некуда положить багаж, разве что на чопперы и дорожные мотоциклы можно поставить боковые кофры. А на скутере к Вашим услугам багажник-«унитаз» под сиденьем, у многих моделей в пластике руля есть бардачок для очков/перчаток, и опционально можно сзади поставить пластиковый кофр, а на руль — корзину.

Алсо

- [Scooter](#) — популярный среди [студентоты](#) двухтысячных расовый немецкий музыкальный проект, известный где-то с 1994-95 годов аж до сих пор. Визитная карточка — постоянно орущий блондинистый мужик по имени Эйч Пи Бакстер, с исключительно громким и резким голосом в куплетах и тоненьким писклявым в припеве. Следует отметить, что многие (особенно в доинтернетовскую эпоху) Скутером называли исключительно сию матёрую личность — настолько он затмевает остальных коллег по проекту. Начинили неплохо, но где-то ближе к 2000-м, если не раньше, скатились в унылую попсятину.
- [Мотороллер](#) — Родственник [сабжа](#), на который в свое время разместили объяву, чем немало доставили интернетам.
- Также скутерами называют самокаты, как обычные, знакомые каждому советскому школьнику, так и самокатоподобные электрические транспортные средства.

Ссылки

- [Каталог советско-российских мопедов](#)
- [Клуб любителей олдскульных велосипедов с моторчиком](#)
- [Клуб любителей мототехники фирмы ЗиД](#)
- [Любители китайских скутеров \(хотя на стартовой странице фото Кутсо](#)
- [Ростовский скутер-клуб](#)
- [Школото-убивцы скутеров](#)
- [Ремонтник-матерщинник](#)



Тоже скутер

Заброшенные

- [Клуб любителей 50 кубовых хрустиков](#)
- [Московский скутер-клуб](#)
- [Питерский скутер-клуб](#)
- [Школото-поставщики дырчиков и вероятная реинкарнация](#)

Примечания

- ↑ Однако, стоит помнить, что в соответствии с п. 1.2 ПДД и ст. 1079 ГК скутераст управляет точно таким же источником повышенной опасности — транспортным средством. Поэтому в соответствии со статьями 1079 и 1064 ГК вред потерпевшему возмещает причинитель вреда, то есть скутераст, если его нарушение ПДД привело к ДТП. Таким образом, всегда виноват только неграмотный водитель, такой, который сразу в права пятисотку вкладывает, когда его гаишник останавливает.



Транспорт

[Автобусники](#) [Метрофанаты](#) [Транспортные фанаты](#) [Транспортные фанаты/Интернет](#) [3605 Au](#) [Au/Конференция](#) [Auto.ru](#) [Chery](#) [Daewoo Lanos](#) [Daewoo Matiz](#) [De Havilland Comet](#) [Harley-Davidson](#) [Hummer](#) [Hyosung](#) [Lada Kalina](#) [M4](#) [Marussia](#) [Multi-Track Drifting](#) [Renault Logan](#) [Ru auto](#) [Subaru](#) [Top Gear](#) [Tr](#) [Tucker](#) [VIP-атрибуты](#) [Ё-мобиль](#) [Авиасиммер](#)
[Автобус](#) [Автобус 410](#) [Автобус ЛАЗ](#) [АвтоВАЗ](#) [Автожур](#) [Автомобилист](#)
[Автомобильные номера](#) [Автосервис](#) [Автосрачи](#) [Автостоп](#) [Автошкола](#) [Андрей Рыбакин](#)
[Ара-тюнинг](#) [Байкер](#) [БелАЗ](#) [Биокатализатор топлива](#) [Болашенко](#)
[Бросить лом в унитаз поезда](#) [Бумер](#) [Ведро компрессии](#) [Велосипедист](#) [Взрывы в метро](#) [ВЛ85](#)
[Волга](#) [Газель](#) [Газенваген](#) [Гелендваген](#) [ГИБДД](#) [Грузовик «Урал»](#) [Дальнобойщики](#) [Дачник](#)
[День жестянщика](#) [Детская железная дорога](#) [Дороги России](#) [Железнодорожные маньяки](#)
[Железнодорожный симмер](#) [Женщина за рулем](#) [Живой щит](#) [Запорожец](#) [Зарубежный автопром](#)
[Зацепинг](#) [Как в дорогах иномарках](#) [КамАЗ](#) [Коктейль Лужкова](#) [Кола Бельды](#) [Колхида](#)
[Колхозник](#) [Конструктор](#) [Кравчучка](#) [КрАЗ](#) [Красинец](#) [Красномордый](#) [Кукурузник](#) [МАЗ](#)
[Маршрутка](#) [Метод Кочки](#) [Метро](#) [Метро на МКАД](#) [Метро-2](#) [Метро/В этой стране](#)
[Метробабки](#) [МКАД](#) [Мое место парковки](#) [Монорельс](#) [Монорельсовый кот](#) [Москвич](#)
[Москвич/АЗЛК](#) [Москвич/Ижевский завод](#) [Мотороллер](#) [Мотоцикл «Урал»](#) [Навител](#) [Нива](#)

w:Скутер