**Введение**

Целью настоящего исследования является анализ российского рынка скутеров.

Скутер представляет собой двухколесное транспортное средство, которое отличается от традиционного мотоцикла меньшим размером колес (10-16 дюймов) и, как следствие, способом посадки (без преодоления рамы сбоку), расположением двигателя (в задней части машины), а также автоматической коробкой передач.

Основное достоинство скутера состоит в исключительной простоте управления (необходимо только уметь держать равновесие и научиться пользоваться газом и тормозом). Кроме того, скутерами с объемом двигателя менее 50 куб. см. ("полтинниками") и имеющими максимальную конструктивную скорость менее 50 км/ч могут управлять лица, начиная уже с возраста 16 лет, без водительских прав и регистрации в ГИБДД. Собственно на эту группу приходится основная часть продаж скутеров. Скутеры с объемом двигателя более 50 куб. см, хотя и занимают незначительную долю рынка, но растут опережающими темпами по сравнению с рынком в целом.

За последние 5 лет скутер как транспортное средство прочно обосновался на дорогах крупных городов России. При этом ежегодные объемы продаж техники увеличились за этот период примерно на порядок.

Значительная часть скутеров приобретается исходя из практических соображений различными компаниями. В частности, скутер является оптимальным средством передвижения в мегаполисе для логистических операторов и служб доставки корреспонденции, небольших посылок, продуктов питания, малогабаритной техники и т. п. Его мобильность позволяет избежать пробок, что в немалой степени провоцирует водителей традиционных четырехколесных транспортных средств. Другая сфера применения скутеров – активный отдых на туристических базах, пансионатах, в летних лагерях, загородных гостиницах и т.п.

Опросы московских владельцев скутеров показывают, что скутер становится семейным видом транспорта для среднего класса, доступным для каждого из членов семьи. Кроме того, скутер – сезонное транспортное средство, которое часто используется для летних поездок на природу, на дачу или в деревню, за продуктами и т.п. Согласно таможенной статистике на предсезонье (II квартал) традиционно приходится порядка 40-50% годового объема импортных поставок, которые впоследствии реализуются в течение всего лета.

Существует также узкая прослойка владельцев скутеров, использующих их в гоночных целях. На этом рынке предпочтение отдается европейским и японским моделям.

В своей работе я попытался обозначить крупных производителей и поставщиков скутерной техники, назвать принципиальные технические особенности и различия, произвести группировку по различным аспектам.

**Необходимость скутера**

В настоящее время, как в мегаполисах, так и в маленьких городах, самым популярным и востребованным средством передвижения считается скутер. Учитывая, что ежедневно цены на бензин только повышаются, то намного выгоднее будет оставить свой автомобиль в гараже и пересесть на скутеры. Можно сэкономить, если купить скутер на бензине, так как у них минимальный расход топлива. К тому же если использовать скутеры, то проблема с парковкой в Москве совсем отпадет. Вообще скутеры являются полностью автоматическими, так как равновесие на нем удерживается с использованием вращения рукоятки газа, то с управлением справиться даже ребенок – ничего сложного в этом нет. Необходимо знать, что скутеры в России не требуют наличия водительского удостоверения, а, следовательно, никаких проблем с ГИБДД не должно возникнуть.

Если вы не любите передвигаться в общественном транспорте, и к тому же вам надоели все проблемы и неприятности, которые приносит автомобиль, вам следует купить скутер. Сейчас продажа скутеров стала особенно популярной. Ведь скутер представляет собой маневренное, легкое средство передвижения, которое можно где угодно припарковать, он проедет везде, где только вам необходимо, и даст возможность ощущать себя комфортно, удобно и свободно за рулем, неважно скутеры из Японии это или китайские скутеры.

**История скутера**

Само слово скутер произошло от английского "to scoot", что означает удирать. Так как скутеры являются маневренными, маленькими, легкими, способные без проблем лавировать и ездить там, где и автомобиль, а иногда даже мотоцикл не проедет. Они очень востребованы и распространены в Москве. А вообще, эти преимущества, которыми обладает скутер, использовали в различных ситуациях английские подростки, удирая от полиции и преследователей по узким, извилистым улочкам.

Первым транспортным средством, которое по конструктивным особенностям можно отнести к скутерам, считается Auto-Fauteuil ("авто-кресло") французского инженера Жоржа Готье, созданный им в 1902 году. Этот прототип современных скутеров имел седло со спинкой и подлокотниками, расположенное над двигателем, и колеса меньшего диаметра, чем у мотоциклов того времени. Рама между седлом и рулевой колонкой имела проем для удобной посадки. В 1915 началось промышленное производство "скутеров-самокатов" - Autoped с маленькими колесами, платформой-подножкой и складным рулем. Седло отсутствовало. Переднее колесо приводилось во вращение 155-кубовым двигателем мощностью 1,5 л.с.

Таким как мы привыкли видеть, первый скутер был разработан именно в Японии. Сначала продажа скутеров осуществлялась для домохозяек, которые ездили в магазины за продуктами, так как скутер, как средство передвижения не требовало особых навыков и конструировалось как примитивное и недорогое. Корзинки для продуктов устанавливали и спереди, и сзади скутера. Женщины могли купить скутер и ездить на нем даже в длинном платье, так как посадка была как у сидящего на табурете. Современные скутера используются не только для поездок за покупками, а и для многих других целей. К этому времени намного расширился ассортимент этого средства передвижения. И поэтому сейчас каждый имеет возможность купить скутер любой модели и ценовой категорий.

Итоги минувшего года показали, что мотопромышленность более устойчива в условиях экономического кризиса, чем автомобильная. Продажи мототехники снизились менее заметно, чем продажи автомобилей, а в отдельных случаях даже возросли. В наиболее выигрышном положении оказались производители и продавцы скутеров. Так, например, британские продажи этой наиболее экономичной техники увеличились на 1,1% за 2008 г. При этом самый значительный рост продемонстрировали дорогие модели – 8,6%. Согласно прогнозам британской Ассоциации мотопроизводителей (Motor Cycle Industry Association – MCI), в текущем году мотоотрасль продолжит испытывать негативные воздействие со стороны экономического кризиса, но двухколесная техника продолжит лидировать на рынке транспорта. При чем, спрос на скутеры и мотоциклы может даже возрасти.

**Производители**

Скутеры, представленные на рынке России, условно можно разделить на 4 группы: б/у японские; новые японские и европейские; корейские и тайваньские; китайские скутеры. Начну по порядку.

**Рынок вчера. Японский феномен**. Если бы мы могли вернуться лет на десять назад, то мы бы увидели, что скутерного рынка как такового тогда просто еще не существовало. Отечественный мотопром со своими Стрижами и Зидами скромно жался в сторонке. Новые японские и европейские модели стоили немалых денег, да их практически и не было. И здесь стали появляться первые б/у японские Хонды и Ямахи, привезенные из Владивостока и Японии. Сочетание хорошего качества с невысокой ценой определили их будущую популярность в России.

Изначально скутеры привозились частниками и продавались по гаражам и автомобильным стоянкам – скутерного рынка еще не было. Время шло. И мы познакомились с новым веянием под названием скутер. Стали появляться специализированные магазины. Подавляющее большинство продаваемых скутеров составляли именно б/у "японцы". Причем объем продаж рос от года к году, ведь японские скутеры имеют ряд особенностей: более форсированные двигатель, который усилен высококачественные пластиковыми облицовками и рамной конструкцией. Оригинальные скутеры из Японии отличает большой ресурс и очень высокое качество производства. Скутеры из Японии, например, скутеры honda или скутеры yamaha, отличает высокая мощность двигателя, прекрасная динамика разгона, которая так нужна при движении в городском потоке, а также самостоятельный выбор режима работы автоматической коробки. Кроме этого, продажа скутеров из Японии еще и потому так часто происходит, что эти скутеры маневренны, необычайно управляемы и устойчивы на дороге. Японские скутеры honda и yamaha оснащены надежной и эффективной тормозной системой, а на малейший поворот ручки газа способен реагировать двигатель такого скутера.

Скутеры Yamaha.

Немалую часть в производстве техники в компании yamaha занимают скутеры. Особенно в США наблюдаются самые большие продажи скутеров yamaha, что и неудивительно, ведь японские скутеры yamaha считаются самыми надежными и долговечными.

Скутеры yamaha имеют целый ряд преимуществ: надежная телескопическая передняя подвеска, а задняя представлена усиленным моноамортизатором, отличная конструкция двигателя, высококачественный прочный пластик, просто потрясающие ходовые и динамические характеристики, которые даже новички отмечают. Никакие скутеры, кроме скутеров yamaha, так часто не подвергаются модернизации и усовершенствованиям – инженеры компании постоянно разрабатывают новинки и инновационные технологии, которые потом и внедряют в свои японские скутеры.

Ниже представлены основные модели скутеров Yamaha.

Многим хорошо знакомы характерные сдвоенные фары настоящего большеколесника. Так вот Yamaha BWs, со своими широкими колесами и изящной рамой, представляет собой оригинальный скутер для самых разнообразных поездок. Скутер Yamaha BWs отличает малый вес, простое управление и проворство. Это идеальный скутер, расширяющий горизонты за пределы каменных джунглей.

50-ти кубовый Yamaha Jog RR – по спортивному легкий скутер с отличной управляемостью, 12-дюймовыми колесами, спортивными обтекателями и отсеком для шлема под сиденьем. Особенность Yamaha Jog RR заключается в окрашенном боковом воздухозаборнике: двигатель скутера оборудован жидкостным охлаждением. Эта особенность позволяет скутеру развивать на треть больше мощности и крутящего момента по сравнению с аналогичными двигателями воздушного охлаждения.

ЯМАХА АПРИО - недорогой, надёжный скутер. Скутер начального уровня, неприхотлив в эксплуатации.

Скутеры Honda.

Что касается скутеров honda, то хотя они и считаются не такими надежными, как скутеры yamaha, но эти японские скутеры являются очень конкурентоспособными и считаются лидерами по соотношению цена-качество продукции. На скутер хонда намного проще и дешевле достать запчасти и другие комплектующие, в отличие от техники других компаний. И еще капремонт скутера honda сделают в любой мотомастерской, так как эти японские скутера считаются самыми ремонтопригодными среди всей мототехники.

Скутеры honda имеют широкий модельный ряд, благодаря чему каждый водитель может выбрать ту модель, в которой ему больше импонируют свойства – ведь можно купить скутер экономичный, или удобный и комфортный, или динамичный и скоростной, или самый простой. Все зависит непосредственно от пожеланий, требований и финансовых возможностей. Японский концерн Honda, как известно, богат своими традициями и разработками в производстве всего, что движется. Скутеры от Honda — одни из лучших на мировом рынке, хотя и стоят дешевле европейских. А скутеры линейки Honda Lead — настолько популярны у отечественных любителей данного способа передвижения, что вполне могут получить со временем титул легендарных. Такой любовью скутеристов Honda Lead обязаны своей удачной конструкции, позволяющей чувствовать себя относительно комфортно на далеких от понятия качества покрытиях отечественных дорог, а также линейке достаточно мощных, для своего класса, моторов, благодаря которым и старт и крейсерская и максимальная скорость вполне сопоставимы с другими участниками дорожного движения. Наиболее популярными Honda Lead и существующими в наличии на сегодняшний день являются скутеры второго поколения семейства. Последние скутеры Хонда Лид представлены несколькими моделями.

Honda Lead AF20/HF05 между собой различаются в основном моторами (двухтактные двигатели 49 см³ и 89 см³ соответственно, выпускались в 1988-1998 годах). Наиболее популярен среди них Honda Lead 90 (он же HF05), отличается сиденьем, отформованным под двух пассажиров, разметкой спидометра и, понятно, почти в два раза более мощным мотором. Это полноценный двухместный мотороллер, его рычажная подвеска отвечает повышенным требованиям неидеального дорожного полотна, конструкция маятников при движении помогает поглощать маленькие и даже средних размеров выбоины. Если говорить о технических характеристиках скутеров Хонда Леад 90. Есть одна особенность набора скорости — до 30 км/час — за 2-3 секунды, потом небольшой "провал", и снова резкий разгон, начинающийся с отметки 40 км/час. Максимальная скорость на Lead 90 до 100 км/час (средняя крейсерская — 60 км/час). Габариты: 1795 мм в длину, 680 мм в ширину, 1060 мм полной высоты, база 1255 мм, дорожный просвет — 110 мм, высота по сиденью 735 мм. Тормозная система: передний дисковый и задний барабанный тормоза.

Наиболее часто встречающаяся поломка — недостаточно функциональная на высоких оборотах работа масляного насоса (что приводит к перегреву двигателя), которую можно решить либо заменой либо (по советскому способу решения проблемы) организацией подачи дополнительной порции масла в бензин.

Преимущества скутеров Хонда Лид 90 — хорошая эргономика, приятный экстерьер, комфортный ход, экономичность, цена. Наиболее широко популярной в узких кругах российских скутеристов моделью на сегодня остается именно Honda Lead 90. Цены на нее, в зависимости от состояния и пробега, варьируются от 600 до 1000 у. е.

Honda Lead AF48/JF06 имеют между собой те же отличия (объем двухтактного двигателя 50 см³ и 100 см³, сиденье и спидометр), производились в 1998-2003 годах. Хонды Лид, выпускавшиеся в эти года, получили телескопическую подвеску спереди (что улучшило управляемость) и более усиленную пружину сзади, немножко большую мощность двигателя и некоторые изменения внешнего вида (усовершенствованная панель приборов, прозрачная фара продолжается единым блоком с поворотниками, округлый обвес, увеличенная площадь полика). А также несколько отличаются от предшественников и габаритами: они стали уже на 35 мм, база длиннее на 20 мм, дорожный просвет 115 мм, при этом высота по сиденью уменьшилась на 75 мм. Цена на наиболее популярную из серии модель подержанного Honda Lead 100 доходит до 1500 у.е.

После этого выпуск Honda Lead был прерван и возобновился в 2008 году с появлением нового долгожданного всеми поклонниками модели скутером Honda Lead JF 19 (он же Honda Lead 110). Новая "Лида" внешне получилась более величественной, обзавелась полноценной приборной панелью. Изменения коснулись рамы — она стала легче и при этом прочнее. Honda Lead 110 может похвастаться весьма серьезным двигателем — 4-тактный двигатель с жидкостным охлаждением объемом 107 см³. Изменения коснулись также размеров: Lead 110 имеет увеличенное переднее колесо (12 дюймов, заднее — 10 дюймов), скутер стал на 40 мм длиннее, выше по седлу (уровень Lead 90), дорожный просвет стал также выше и составляет 125 мм. Не претерпела изменений тормозная система. В целом от своих предков обновленную модель отличает еще более улучшенные маневренность и устойчивость, мощность двигателя и более современный дизайн. За скутер Honda Lead new 110 в салонах дилеров просят цену от 145 тысяч рублей.

HONDA DIO AF 18 – представляет собой недорогой и надёжный скутер. Очень лёгкий, походит для тех, кто только знакомится с мототехникой. Один из самых популярных скутеров в России. Очень маневренный по городу, так же хороший помощник на даче

Поразительно, но факт - огромная доля скутеров, колесящих по России, являются именно скутерами Honda Dio. По некоторым данным, более 30% из всей японской скутерной техники в России - это Хонда Дио. О том, каковы причины такой популярности Honda Dio в России, различные аспекты его покупки и эксплуатации, и, конечно, технические характеристики.

Причины популярности линейки скутеров Honda Dio просты:

* Во первых, это уже легендарное качество сборки скутеров Honda. Кстати, модель Honda Dio af 18 была выпущена в Японии в конце 80-х годов и до сих пор еще в строю. Можно даже сказать, что Honda Dio – яркий пример выдающегося японского качества.
* Во вторых "Старичок" Honda Dio может дать фору большинству китайских скутеров не только по качеству сборки, но и по скоростным характеристикам.
* Даже если со скутером Honda Dio произошла неприятность - скутер поразительно легок в ремонте. А стоимость ремонта, в большинстве случаев, получается просто "копеечной"!
* Кому и этого мало - скутер Honda Dio очень легко поддается тюнингу - и вот это уже "совершенно другой" Honda Dio.

Скутеры Honda Dio –оптимальны для езды по городским (асфальтированным) дорогам. Благодаря реализации конструкции передней телескопической вилки, скутер Honda Dio обладает великолепной управляемостью на асфальте. Можно сказать, что подвеска у Honda Dio изначально настроена на полуспортивный вид езды. Ход вилки не большой и позволяет ему предельно крепко держаться за дорогу, в том числе, входить в повороты с большей скоростью. Отсюда же возникает требование Honda Dio к достаточно ровному дорожному покрытию. В городе, несомненно, телескопическая вилка будет большим плюсом - она позволяет прекрасно маневрировать в пробках.

Но многие покупают скутер Honda Dio и для грунтовых дорог. В таком случае надо быть готовым, как минимум, к профилактической замене передних и задних амортизаторов каждый сезон. Стоит сказать, что амортизаторы для Honda Dio практически всегда есть в свободной продаже и найти нужные – не проблема.

Несомненный плюс Honda Dio - на нем, как и у всех Honda, установлена отличная защита глушителя, а воздухозаборник и сам фильтр располагается достаточно высоко, что существенно снижает его загрязнение песком и пылью на проселочных дорогах.

О легендарной надежности двигателей Honda Dio можно и не говорить. Об устойчивости к поломкам говорит даже тот факт, что Honda Dio может бегать на любой марке бензина, в том числе 76. Хотя, конечно, злоупотреблять эти не стоит, лучше все таки заливать 95-й.

Говоря о двигателе Honda, стоит упомянуть о его динамике. Его динамике воплощается в прекрасном разгоне Honda Dio, что весьма актуально в потоке во время маневрирования между автомобилями.

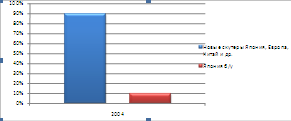
Практически весь модельный ряд Honda Dio без труда может выдавать свои положенные 60 км/ч, но у них остается еще достаточный запас скорости. То есть после не сложного тюнинга, вы без труда разгоните Honda Dio до 70 или даже 80 км/ч.

Передвигаться на скутере Honda Dio по городу, как мы уже сказали - очень удобно, но только когда на нем едет один человек. Конечно, можно передвигаться на Honda Dio и вдвоем - конечно, это уже менее комфортно. Но малый размер скутера имеет свои плюсы: это малый вес и маневренность. Еще одним преимуществом скутеров хонда можно назвать то, что капремонт ЦПГ (цилиндро-поршневой группы) этой мототехники можно выполнить за три-пять часов, так как не нужно двигатель отсоединять от рамы.

SUZUKI LET'S 4 - новейший скутер от Suzuki. Благодаря 4-х тактному инжекторному двигателю и небольшому весу. Suzuki Lets 4 new выйдет победителем на улицах города благодаря небольшому весу и отличной маневренности.

Suzuki Sepia - недорогой скутер от SUZUKI. Даст фору многих скутерам одноклассникам от HONDA и YAMAHA. Благодаря мощному двигателю и небольшой стоимости очень популярен среди молодежи.

Пиком стали 2003-2004 годы. Объем продаваемых мопедов потребовал определенной легализации и цивилизации рынка. В результате, мы получили феномен японских б/у скутеров. Впервые во всей мировой практике на б/у мопеды стала даваться гарантия.



Однако, бесконечно так продолжаться не могло. Сегмент б/у техники может на какое-то время занять значительную долю общего рынка, в какой-то момент может даже оказаться формирующим, но заменить собой весь рынок он не может. Особенно вторичный рынок одной страны. Модели, пользующиеся у нас заслуженной популярностью (такие как Honda Tact 16, Honda Dio 18, ранние версии Yamaha Jog и др.), в Японии не производятся с начала 90-х годов. Японский рынок б/у скутеров не безграничен и перечисленные выше модели просто закончились, не выдержав растущего спроса со стороны России и других стран. Спрос же на новые японские скутеры так и не сформировался: причиной тому - слишком высокая цена даже для японской техники.

Говоря о б/у японских скутерах, необходимо отметить, что при всех их достоинствах, это маленькие скутеры, рассчитанные на людей небольшого роста. Рослому европейцу ездить на них неудобно даже одному, а вдвоем практически невозможно. Поэтому наибольшей любовью они пользовались именно у подростков.

Все это привело к неизбежному уменьшению доли б/у японских скутеров на российском скутерном рынке. По существующим прогнозам, через один-два года б/у японские скутеры полностью исчезнут из магазинов, заняв свое место в гаражах и на автомобильных стоянках.

Японский рынок б/у скутеров оказал важную услугу нашему российскому скутерному рынку, подготовив площадку для появления продавцов новой техники. Здесь уместно будет вспомнить ситуацию с праворульными б/у японскими машинами, которые одно время пользовались большой популярностью из-за хорошего качества и невысокой цены. Они и сейчас встречаются на улицах нашего города, но покупка такого автомобиля уже давно перестала быть популярной. Аналогичная судьба, по-видимому, ждет и японские мопеды.

Ниже представлена таблица с основными производителями и наиболее интересными модями, ценами на представленные аппараты и прочими показателями.



**Европейская стабильность**

Товар из Европы хвалить излишне: репутация компаний, десятилетиями выпускающих скутеры, говорит сама за себя. Они давно стали законодателями моды, причем не только стилистической, но и технической. К тому же в Европе работает целая индустрия товаров для тюнинга этих скутеров, позволяющих и улучшить ездовые качества машины "на каждый день", и, более того, превратить ее в аппарат для гонок. Что же до цены - она адекватна и техническому уровню продукта, и уровню комфорта для водителя.

Огромный выбор пятидесяти-кубовой техники самого разного назначения предлагает итальянский концерн Piaggio - под марками Aprilia, Derbi, Gilera, Vespa и собственно Piaggio. Благодаря руководству компании Piaggiо, которое любезно предоставило свой годовой финансовый отчет, видно, что объем продаж в 2009 году сократился по сравнению с 2008-м на 9%, а товарооборот на 4,6%. Говорит это о том, что кризис никого не обошел стороной, и его влияние на спавшие объемы продаж очевидны.



Покупатели утилитарных машин имеют возможность выбрать между 2-тактной и 4-тактной версиями, причем разница в цене не так уж велика. Термин "утилитарный" в приложении к итальянским скутерам отнюдь не следует рассматривать как уничижительную характеристику. Убедитесь в этом, когда посмотрите на стильную машину Vespa LX50. Можно заказать и специальную ретро-версию - Vespa LXV50, она выполнена в стиле 60-х годов.

Удобны и функциональны скутеры на колесах большого диаметра. Классическое решение - скутер Piaggio Liberty 50. Как и Vespa, его можно заказать как с 2-тактным двигателем Hi-Per2, так и с 4-такт-ным Hi-Per4. Конструктивно унифицирован с ним скутер на 12-дюймовых колесах Piaggio Fly 50.

Классика скутера-"большеколесника" - чрезвычайно популярный в Европе Aprilia Scarabeo. Базовая 50-кубовая модель оснащена 4-тактным двигателем, модификация Street - 2-тактным мотором.

|  |
| --- |
| VESPA LX50 PIAGGIO Liberty 50 в отличие от других скутеров, у этого несущий стальной кузов, Чтобы увеличить объем багажника под седлом, передняя рычажная вилка с антиклевковым устройством заднее колесо 14-дюймовое.. |
| APRILIA Scarabeo 50 PIAGGIO NRG PureJet Чрезвычайно популярна в Европе. Оснащен довольно редкой силовой установкой 2-тактным двигателем с системой впрыска топлива. |

Спортивные скутеры отличаются компактными размерами, жесткими рамами, высококлассными подвесками и форсированными моторами. Популярный Piaggio NRG выпускается в трех вариантах: версия DT оснащена 2-тактным двигателем воздушного охлаждения и задним барабанным тормозом (при дисковом переднем), вариант DD - 2-тактным мотором жидкостного охлаждения и дисковыми тормозами на обоих колесах, а топ-модель DD PureJet, кроме того - впрыском топлива.

Обновленный к сезону 2007 года скутер АрмМа SR50R - еще один типичный представитель спортивного племени. В стальной пространственной раме установлен 2-тактный двигатель жидкостного охлаждения. Версия Factory оснащена мотором с впрыском топлива.

"Образцовый" спорт-скутер Gilera Runner 50SP по многим узлам, включая 2-тактный двигатель жидкостного охлаждения, унифицирован с моделью Piaggio NRG. Но эта машина с еще более спортивным характером: большой "горб" между седлом и рулевой колонкой говорит о том, что остов машинки - жесткая пространственная рама. Переднее колесо - 14-дюймовое. На приборной панели центральное место занимает тахометр. А модель Gilera DNA вовсе уподоблена скутербайку: задний блок двигатель-трансмиссия-подвеска соединен со стальной диагональной рамой и телескопической вилкой мотоциклетного типа.

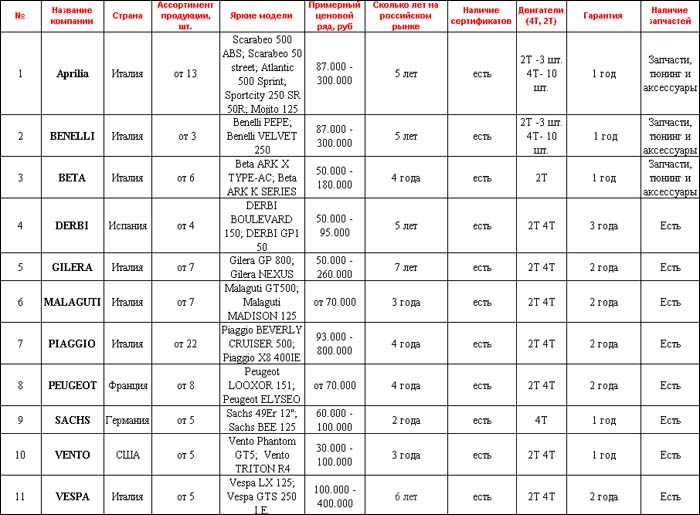
Еще дальше по пути сращивания скутера и мотоцикла ушла испанская модель Derbi GP1 50: ее двигатель жестко закреплен в диагональной алюминиевой раме, передача на заднее колесо - цепью. Поскольку такое техническое решение оказалось весьма дорогим в производстве (да и неподрессоренная масса 50-кубового силового агрегата не столь мала), недавно компания запустила в производство версию Derbi GP1 Open с традиционной скутерной компоновкой.

Особняком в гамме Piaggio стоят еще две своеобразные модели. Piaggio Typhoon - скутер редкого внедорожного типа, на пухленьких 10-дюймовых шинах. Aprilia Mojito 50 Custom - представитель еще более редкой категории скутер-чопперов. Обе машинки оснащены 2-тактными двигателями воздушного охлаждения.

Атаку концерна Piaggio на наш рынок с Запада поддерживает еще одна итальянская компания - Malaguti своим скутером F10 WAP. Его выпускают много лет, но простая конструкция аппарата вкупе с удачным вневременным дизайном до сих пор находит поклонников (чему порукой и цена - это один из самых дешевых для нас скутеров из Европы). Большеколесный Malaguti Ciak Master представляет покупателю на выбор два типа двигателей: 2-тактный и 4-тактный. Представители спортивного племени F15 FireFox и F12 Phantom оснащены 2-тактными моторами, причем в двух версиях: воздушного и жидкостного охлаждения. В нынешнем сезоне на рынок выйдет обновленная версия модели F12 Phantom - с 13-дюймовыми колесами и тормозными дисками волнообразной формы.

|  |
| --- |
| MALAGUTI F10 WAP MALAGUTI F12 Phantom Один из самых дешевых скутеров европейского производства. Модернизированная версия образца 2007 года. |
| GILERA DNA DERBI GP1 50 типичный образчик спортивного скутер-байка. Привлекает такими техническими решениями, как закрепленный в алюминиевой раме двигатель, передняя вилка - перевернутого типа, тормоза - с радиальными скобами. |
| PIAGGIO Typhoon Выпускается не первый десяток лет, однако воплощенная в нем концепция легкого внедорожного скутера остается очень привлекательной для покупателей. |

Таблица приведенная ниже отражает основных европейских производителей скутерной техники, цены на их продукцию и прочие показатели.



**Дары Востока.** Скутеры, произведенные в Южной Корее и на острове Тайвань, занимают промежуточное положение между продукцией из "развитых" мотодержав и развивающегося Китая, которое зовется золотой серединой. Пусть на фоне "гламурных" европейцев и технологически развитых японцев они не блещут дизайном, да и технические решения, за малым исключением, достаточно консервативны. Зато качество изготовления - более чем пристойное, а цены - прямо-таки бальзам на душу.



Тайваньский CPI Oliver 50 - простая машина незамысловатого дизайна, оснащенная 2-тактным двигателем воздушного охлаждения. Воплощение ее развития - куда более нарядный CPI Aragon 50, щеголяющий "двухэтажной" галогенной фарой и указателями поворотов на светодиодах.

Модификация CPI Aragon 50GP характерна тем, что в ней форсированный двигатель, газонаполненный амортизатор задней подвески, приборная панель с жидкокристаллическим дисплеем. Особняком стоит скутер-байк CPI GTR50 - его блок двигатель-вариатор-подвеска соединен с пространственной стальной рамой мотоциклетного типа.

|  |
| --- |
| DAELIM E-Five YAMAHA Jog RR Внедорожный скутер с Дальнего Востока. "Японец" европейского происхождения. |
| KYMCO Super 9 Хотя производитель при сборке утилитарных моделей перешел на использование 4-тактных моторов, спортивную версию по-прежнему комплектуют 2-тактным. |

Компания из Южной Кореи Daelim завозит на наш рынок целую серию 50-кубовых скутеров с 2-тактными двигателями воздушного охлаждения. Самая компактная, легкая и дешевая версия - модель Daelim Cordi. Три другие модели построены фактически на одних и тех же агрегатах: базовая -S-Five, пережившая небольшой рестайлинг - A-Four и внедорожная версия - E-Five.

По тому же пути создания гаммы моделей на одной основе пошла и другая компания из Южной Кореи - Hyosung. Базовый скутер Hyosung SF50 РМugf - машина на 12-дюймовых колесах, с 2-тактным двигателем воздушного охлаждения. Модификация Racing отличается броской внешностью с двумя миниатюрными фарами, версия Rally - внедорожный вариант на 10-дюймовых колесах.

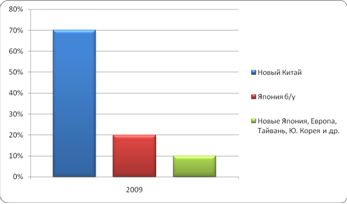
Компания Kwang Yang Motor (торговая марка Kymco) - один из немногих мотопроизводителей Тайваня, предлагающих 50-кубовые 4-тактные моторы. Такой двигатель стоит на скутере Kymco Agility 50 - компактной и экономичной машине для повседневных поездок. 4-тактные агрегаты применены и на скутерах Kymco People S-50 и Super 8. А вот на скутерах спортивного типа, таких как модель Super 9, компания предпочитает использовать динамичные 2-тактные моторы.

Хотя скутер PGO Ligero 50 рожден на Тайване, его плавные линии обводов заставляют вспомнить классические итальянские мотороллеры. Машина оснащена 2-тактным двигателем воздушного охлаждения. Форсированная версия этого силового агрегата применена и на спортивном скутере PGO PMX50. Аппарат выпускается также в версии Naked - с по-мотоциклетному "голым" рулем.

Компания из Тайваня Sanyang Industry (торговая марка Sym) предлагает как модели, разработанные уже давно (они привлекательны своей ценой), так и более современные, броско оформленные скутеры. К первым относится Sym DD50 - машина, примечательная разве что обилием фар: одна - на руле и две - в облицовке. Из той же категории заслуженных моделей и популярная некогда Jet старого образца, нынче она продается под названием Sym Jet BasiX 50. Представитель нового поколения - Sym Jet EuroX 50, у него выразительный современный дизайн, литые (а не штампованные, как на "старичке") 12-дюймовые колеса. Модификация Sym Jet SportX 50S с дизайном в стиле "новая грань", а еще с передним тормозным диском лепесткового типа, задним фонарем на светодиодах. У версии 50SR -дисковые тормоза на обоих колесах. У всех 50-кубовых скутеров компании - проверенные временем 2-тактные двигатели.

Новички на нашем рынке - скутеры тайваньской компании TGB. Модель TGB 101R и ее внедорожная версия TGB 101S собираются на единой элементной базе: 2-тактные двигатели воздушного охлаждения, простые подвески, незамысловатый дизайн облицовок. Но обратная (и приятная) сторона этой простоты - цена, привлекательная даже на фоне других машинок с острова Тайвань.

**Рынок сегодня. Китайский феномен** Если два года назад скутерный рынок Москвы выглядел достаточно просто – 90% объема составляли б/у японские скутеры, то сегодня картина существенно усложнилась. И если раньше главным был вопрос "Где покупать?", то сегодня на первое место выходит вопрос "Что покупать?"



Как видно из диаграммы, почти 70% рынка занимают скутеры производства КНР. 20% занимают б/у "японцы" и 10% приходится на новую Японию, Европу, Тайвань, Ю. Корею. Причем, если с красным сегментом (б/у Япония) все понятно – его доля будет постепенно уменьшаться, то вот об оставшихся поговорим подробнее. Китайский феномен коснулся не только скутеров. Не замечать развития китайской промышленности сегодня стало уже просто невозможно. Относительно дешевая рабочая сила позволила выпускать продукцию, которая оказалась в несколько раз дешевле аналогичных товаров, выпущенных в Японии или Европе. Большинство крупных японских и европейских производителей перенесли производство своих товаров в Китай. В результате, покупка продукции под известной японской или европейской маркой, собранной в Китае, стала нормой.

Конечно, по качеству китайские товары уступают продукции, изготовленной в Европе или Японии. Но не так сильно, как мы привыкли думать. Да и если бы цена была единственным аргументом в пользу китайских производителей, вряд ли бы их товары получили сегодня такое распространение. Как ни печально это констатировать, но реальность такова, что товары именитых производителей становятся все хуже и хуже, а срок их службы катастрофически снижается. И дело здесь не только (и не столько) в том, что они собираются в Китае, Тайване и Малайзии, а скорее, в общей политике, исповедуемой большинством производителей, на ускорение ротации товара. Компаниям просто невыгодно, если вы купите себе один телевизор, и будете смотреть его ближайшие 20 лет. Производителям телевизоров нужно, чтобы через 2-3 года вы пошли покупать новый. Не стал исключением и мото-рынок. Как показывает практика, покупая товар китайского производства, вы можете и не почувствовать существенной разницы, а экономия будет ощутимой. И конечно, важно отметить, что рынок китайских скутеров стал более цивилизованным. Если два года назад китайские скутеры привозили в Россию непонятные личности, то сегодня появляются официальные представительства китайских компаний, открываются сервисные центры, растет комплекс сопутствующих услуг. Если приплюсовать к новым китайцам, новых европейцев, японцев, тайваньцев и корейцев, процент которых за последние годы также вырос, то мы сможем говорить о начале формирования рынка НОВЫХ скутеров, который до последнего времени находился в зачаточном состоянии. Очевидно, что именно рынок новых скутеров будет расти, вытесняя б/у технику. Об этом говорит приведенный ниже график, основанный на данных компании Скутер Дайджест.



Скутеры китайских марок на нашем рынке не так давно, но уже уверенно выбились в лидеры по объемам продаж. Репутация у них, в который раз приходится повторить, неоднозначная. Впрочем, прагматики утверждают, что не имеет права на существование понятие "некачественная продукция". Вопрос следует ставить по-другому: соответствует ли качество цене? Поскольку китайских 50-кубовых скутеров на нашем рынке множество (и их выбор постоянно растет), обо всех рассказать попросту невозможно, рассмотрим самые популярные и интересные модели. Для этого в нижеприведенной таблице отражены китайские производители, их модельный ряд, примерные цены и прочие показатели.



Дебютант на российском рынке - Baotian BT49QT-12. Он с 4-тактным двигателем, по китайским меркам, современным дизайном, ну, скажем, у него сдвоенные фары. Длинное сиденье, оригинальная форма полика. Грузоподъемность - 160 кг, что позволяет перевозить пассажира. А вот калининградский "Балтмоторс" почивает на подувядших лаврах крупнейшего импортера скутеров из Поднебесной - за последний год в ряду "полтинников" (их семь моделей) лишь один с большой натяжкой можно назвать новым - очередной клон Joy, на этот раз с буковкой "X" (в смысле "икс"). И это при необъятных возможностях выбора в стране-экспортере!.. Логика появления модификации BW1 JoyX, судя по всему, в том, чтобы оснастить популярную модель с 4-тактным мотором самыми дешевыми и простыми, как соха, узлами - штампованными колесами, рычажной вилкой, передним барабанным тормозом. Наиболее продаваемой, как пирожки в базарный день, моделью остается 2-тактная малютка ВМ Smile 50 с цепной трансмиссией по цене, не дотягивающей до "двадцатки". В цене, собственно, и весь секрет успеха "улыбки".

|  |
| --- |
| SUKIDA Dragonfly SK50QT-11 M JovX REGGY Odissey Новинка с внешностью a'la Suzuki Новая модель в доступном ценовом секторе. Новинка от американо-китайского бренда. и мотором a'la Yamaha. |
| PGO Liqero 50 GEELY JL50QT-15 Выполнена в стиле ретро. Предлагают меньше чем за 20 000 рублей. |
| DEFIANT DT50QT-3 Nostalflv KEEWAY Flash 50 Красивый скутер в ретро-стиле. Укомплектован системой дистанционного запуска. |
| IRBIS Stinger Мощный 5-сильный двигатель, глушитель с "саксофоном" и тахометр на приборной панели. |

У еще одного российского бренда со стажем - Defiant - модели такие же старые (их три). Впрочем, Defiant DT50QT-3 Nostalgy это не очень портит. А вот E-Moto добавила в свой актив Е-МОТО YH50QT - довольно боевого вида аппаратец с мощным (поболе 4 л.с.) "двухтактником".

Не особенно успевает обновлять модельный ряд и Forsage: все шесть его моделей - типичный китайский "середняк", подкупающий невысокой ценой. Зато (для этой компании - "зато") у Forsage FT50QT-3C с 12-дюймовыми алюминиевыми колесами самый мощный среди ее "полтинников" 2-тактный мотор: ему по силам скорость 60 км/ч.

Geely JL50QT-15 поражает тем, что в столичных гипермаркетах эту, в общем не самую плохую модель, продают дешевле 20 000 руб.

Еще один дебютант, компания GX Moto, выставляет четыре модели. Наиболее оригинален GX MotO Flash - с 4-тактным мотором и, опять-таки, умеренной для своих показателей ценой.

Вторая в России по объемам продаж и первая по количеству 50-кубовых моделей (их восемь) китайская компания Honling предложила скутер нового облика, с красноречивым названием Honling Ataka. Машину выделяет целый ряд любопытных решений - в дизайне и конструкции, а сочетание мощного 4-тактного мотора и небольшой массы делают аппарат на дороге действительно проворным. Другой скутер, лидер продаж компании последних лет, Honling Cruiser - самый большой из "полтинников", его по виду можно принять за "осьмушку", к тому же и спидометр проградуирован до 140 км/ч. Но пусть вас не обманет эта цифра.

Irbis Stinger - один из самых дорогих "китайцев". У него, как и у модели Irbis Z50R, заявлена самая высокая мощность 2-тактного двигателя - 5 л.с. Машины этого российского бренда выделяет из прочих пестрая спортивная раскраска, примечательный глушитель, а еще - тахометр на приборке: не часто его увидишь на "полтиннике". По контрасту с этими "снежными барсами" дворовыми кошками смотрятся Jialing JL50QT-10 и Jialing JS50QT-19 с "барабанами" спереди и редкими нынче рычажными вилками. Хорошо, что берут за них недорого.

"Кивэи" - "белая кость" китайского мотопрома. Из пяти моделей "полтинников", продающихся в России, самая свежая - Кееwау RY8. Дизайн ее разработан с явной оглядкой на итальянскую школу: во внешности угадываются мотивы скутерной легенды - Gilera Runner. Двигатель, конечно же, "боевой" - 2-тактный. Своеобразен и Keeway Flash 50. Эта машинка комплектуется системой дистанционного запуска двигателя, а также каталитическим нейтрализатором.

Скутер новой для нашего рынка марки - Linhai 50 QT-2 выполнен в традициях китайской классики. И этим многое сказано.

Ижевско-китайский Patron, должны вам сообщить, вышел на второе место по числу моделей - их теперь семь. Самые интересные - Patron Shark 50 и Folly 50. Первая - "Акула" - пленяет размерами и дизайном, хотя настораживает маломощность ее 4-тактного двигателя (см. таблицу характеристик и цен): наверняка он "задушен". Folly, хотя он и близняшка хонлинговской "Атаки", выгодно от нее отличается - передним "дискачом" и литыми колесами. Но моторчик послабее будет...

Компания - носитель американо-китайского бренда Reggy не гонится за наращиванием модельного ряда: в этом сезоне появился 4-тактный Reggy Odissey - и на том спасибо. Дизайн отнюдь не оригинален, хотя иные утверждают, что он популярен у молодежи.

Универсальный скутер Sukitla Dragonfly с внешностью от Suzuki Let's - новинка. Владельцу должен вселять оптимизм по части драйва на "Стрекозе" 2-тактный двигатель от Yamaha Jog.

Скутеры еще одной американо-китайской компании - Vento выпускаются с богатой отделкой: с металлическими накладками на полике, цветными вставками в сиденья. Правда, эти украшения из года в год устанавливают на старые 2-тактные модели (их четыре). Vento Triton GT5, помимо долголетия на нашем рынке, удерживает и еще один рекорд: это самый дорогой из китайских "полтинников" - продается за 50 000 руб.

Мощно вступил на российский рынок бренд Zadira - он выбросил сразу шесть 50-кубовых моделей в средней ценовой группе. Наиболее дорогая - Zadira MD50QT-6 с грузоподъемностью 150 кг и 3-сильным 4-тактным мотором.

Продукцию крупнейшей китайской компании Zongshen представляет фирма "Русская механика" из Рыбинска. Модель ZS-PM 50 QT-4A - "не первый год замужем": это типичная "рабочая лошадка"

На российском рынке существует негласное правило: если компания-продавец в своем названии не содержит ярко выраженной азиатской фонетики, значит, это бренд российской фирмы, торгующей той же китайской или тайваньской техникой. Таких компаний с более благозвучными для нашего слуха названиями становится все больше, ассортимент их товаров не ограничивается каким-то одним видом - скутерами, мотоциклами или ATV.

Кроме того, под этой маркой могут продаваться машины различных производителей, и определить их принадлежность можно, лишь расшифровав буквенно-цифровой код (что сделать не так просто)... Еще одна тенденция - помимо ошеломляющего роста числа китайских компаний, ускоренными темпами на наш рынок стала внедряться тайваньская техника, впервые всерьез заявили о себе производители из Индии...

**BAOTIAN** Крупная китайская компания Sino-Hongkong Baotina Motorcycle Industrial Co. Ltd. продает свою продукцию (скутеры и мотоциклы) в Европе и Америке. На российском рынке она первый год. Из всего, что содержит модельный ряд, состоящий из полутора десятков скутеров, для нас пока доступны лишь несколько моделей с 4-тактными моторами воздушного охлаждения. Самая современная из них -Baotian BT151T-2C. Это аппарат на больших 16-дюймовых колесах, дизайн явно навеян априлиевскими "скарабеями". Передняя облицовка спроектирована под радиатор жидкостного охлаждения, задний фонарь - на светодиодах. У скутера не столь оригинальной, но популярной внешности Baotian ВТ125Т-2 подготовка пластиковых поверхностей и окраска скутера произведены по итальянской технологии. Передний тормозной диск - из высокопрочного алюминиевого сплава. Чехол седла по долговечности не уступает тем, что на японских скутерах. В светотехнике использованы комплектующие от Philips, карбюратор - японский.

Классический стиль Baotian BT125T-17 подчеркивают круглая фара, своеобразной формы руль, рычажная вилка. Дань современным веяниям - литые колеса и передний дисковый тормоз. Для пассажира созданы все удобства - откидные подножки, рукоятки по бокам облицовок и ремешок, протянутый поперек большого седла. Мотор мощностью 7,5 л.с. разгоняет аппарат до 80 км/ч.

С модным в Европе ностальгическим Baotian дизайном - Baotian BT49QT-11. Маши-Rebel 49 на примечательна внушительным глушителем-прямотоком, передней вилкой с "гидравликой" и огромным для "полтинника" - 7-литровым бензобаком. Более современный дизайн Baotian BT49QT-12, со сдвоенными фарами. Длинное сиденье, форма полика и грузоподъемность 160 кг позволяют перевозить пассажира. У еще более изысканного Baotian Rebel 49 мотор удовлетворяет нормам Евро-3.

**GIANTCO** Сравнительно новое и по китайским понятиям "средней руки" (объем производства - до 120 000 единиц мототехники в год) предприятие Giantco, его мототовар только появился на рынке России. Как и в большинстве случаев, российские дилеры, выбирая из модельного ряда товар для продажи у нас, действуют по безотказному правилу: "Чтоб дешево и сердито!".

У модели двухгодичной давности - Giantco Sprint 50 достаточно расхожая для китайского мотопрома внешность, литые 10-дюймовые колеса, "телескоп" и передний дисковый тормоз. Оборудован скутер 4-тактным мотором умеренной мощности с нейтрализатором отработавших газов. Следует ожидать, что появится ностальгического плана скутер Giantco Venus (внешне - точная копия Yamaha Vino) - новый в модельном ряду компании.

**JIALING** Другая китайская компания-новичок - China Jialing Industrial Co., Ltd. Она примечательна уже тем, что именно с ней великая корпорация Honda Motor Со. образовала совместное предприятие по производству скутеров и узлов к ним. Техника Jialing, хорошо известная в Европе, до России только-только начинает доходить, причем ввозимые модели далеко не самые продвинутые. Скутер Jialing JL 50QT-18 оборудован 4-тактным мотором с умеренной мощностью (2,5 л.с.), барабанными тормозами и передней рычажной вилкой.

Рассчитан на одного человека, способен передвигаться со скоростью до 50 км/ч. У построенного на той же платформе Jialing JL 50QT-10B чуть более современная внешность. На модификацию Jialing JL 50QT-10i устанавливают 2-тактный мотор.

Самый мощный из продаваемых у нас скутеров компании (по утверждению самих продавцов) - Jialing JL 50QT-30. Его 4-тактный мотор выдает 6,5 л.с., что позволяет ехать вдвоем со скоростью 80 км/ч. Откровенно говоря, эти данные вызывают сомнения.

**JIANSHE** Крупная китайская компания Jianshe хорошо известна у нас своими мотовездеходами. Теперь настало время появиться и скутерам. Правда, ничего оригинального в них не найдете. У модели Jianshe JS50QT-19 внешность типичная для предыдущей волны скутеров китайского мотопрома, а они не претендовали на технические изыски - лишь бы оправдывали вложенные в них деньги и сразу после покупки не разваливались. Мотор - 2-тактный, малофорсированный (3,3 л.с.).

Подвески простейшие - без "гидравлики" (спереди рычажная вилка), тормоза - барабанные. Последуют ли другие, более пафосные модели компании, пока не ясно. Да и эта модель распространилась из славного города Ярославля, куда один из предпринимателей завез ее пару вагонов...

**MINSK** Продукцию минского завода "Мотовело" пришлось включить только потому, что наш ближайший во всех смыслах западный сосед пришел на российский рынок со своей новой продукцией на одной волне с восточными.

Минский мокик ММВЗ-2.154 (название модели - Demo) отдаленно напоминает бесшабашным спартанским дизайном Sachs MadAss. Такая же открытая рама, она из трубы большого диаметра, "по совместительству" выполняющая функцию бензобака.

Двигатель - китайский клон "кубовского" (от Honda) мотора, куцее сиденье. Однако скопирован минский мопед с более древнего чешского "трубороллера" Majek Vision MV-01. Отличия Demo - спицованные колеса, барабанные тормоза и 4-тактный мотор. Комплектующие электросистемы (мигалки, пульты на руле, контрольные приборы со спидометром) - от "больших" аппаратов с аистом на эмблеме. В отличие от большинства аналогичных китайских моторов, этот - с "ручным" сцеплением. Порядок включения передач у 4-ступенчатой КП - по мотоциклетному стандарту (первая - вниз). Имеется и электростартер.

Модель ММВЗ-2.154 - первая серийная машинка от белорусского завода "Мотовело" с кубатурой движка 50 см3 (если не считать мотовелосипеды "Кроха" с односкоростными моторчиками). Этот первый "блин" "комковат" - крайне небрежно подогнаны пластиковые детали, экстремально "дубоваты" седла - они изготовлены если не из черного мрамора, то из какого-то схожего по твердости материала. А ведь средства защиты для пятой точки нынче в дефиците...

Несомненное достоинство мокика - универсальность его использования. 16-дюймовые колеса позволят ездить по дорогам любого качества и даже по грунтам. Подвески, хотя они и без "гидравлики", но с большими (относительно скутеров) ходами. Достоинством машинки назовем и малый расход топлива - около 2 л на "сотню". Ну и, разумеется, относительно низкая цена (24 500 руб.).

**SACHS** Оказывается, и европейцы не прочь полакомиться плодами китайского мотопрома, более того - попотчевать ими других. Прославленная и старейшая немецкая компания Sachs Fahrzeug - und Motoren-technik GmbH широко использует в своей малокубатурной технике узлы и детали китайского происхождения, а также продает лучшие модели под своим брендом. Семейство скутеров с этого года выезжает и на наши дороги.

По-современному скроен дизайн "пернатого хищника" Sachs Eagle 125. Совсем другой - "дутый" дизайн "пчелы" - Sachs Bee 125. А вот облик "полтинника" Sachs 49er 12" хорошо знаком по скутерам других китайских компаний.

Аналогична ему версия на 10-дюймовых колесах Sachs 49ег 10". Показательно, что все эти "мопеды" (по терминологии ГИБДД) рассчитаны на перевозку пассажира. У скутеров под маркой Sachs достаточно типичный "среднекитайский" уровень: простая телескопическая вилка, литые колеса с незамысловатой конфигурацией спиц, тормоза - как водится: передний - дисковый, задний - барабанный. А также среднефорсированный 4-тактный мотор воздушного охлаждения. Они не претендуют на лидерство по "наворотам", зато добротно сделаны - что гарантирует прославленный бренд.

В середине сезона следует ожидать, что появится и скутер крейсерского класса под маркой Sachs от известной компании FYM. Модель FY400T нетипична для китайского мотопрома - ни кубатурой мотора жидкостного охлаждения, ни количеством "наворотов", характерных для машин японского или европейского происхождения (например, 2-дисковые передние тормоза). Мотор мощностью 27 л.с. позволяет мчаться с пассажиром со скоростью 120 км/ч. Держитесь, "Ямахи", "Сузуки" и иже с ними!

**TGB** Компания, аббревиатура которой расшифровывается как Taiwan Golden Bee Co., Ltd. ("Золотая пчела Тайваня"), производит широкую гамму мототехники с 1978 года, она неплохо зарекомендовала себя в Европе скутерами и ATV с моторами от 50 до 450 см3. Часть этого "роя пчел" в виде скутеров долетела и до нас. На одной платформе на "солидных" 12-дюймовых колесах выполнены TGB 101г и его внедорожная модификация. TGB 101s - со своеобразным защитным каркасом над передним обтекателем. За динамичной внешностью TGB 303R скрываются усиленные подвески, покрышки с увеличенными индексами скорости и нагрузки, бензобак довольно большого объема. В новинке этого года - TGB R50X - компания применила конструкции, пришедшие из мотоспорта: мощные спортивные подвески, колеса увеличенной размерности, дисковые тормоза на обоих колесах, глушитель типа "саксофон", на аппарате полностью электронная приборная панель. У скутера яркая спортивная внешность.

Моторы у всех - из вымирающего вида двухтактников. У них довольно высокая мощность - 4,9 л.с., она подразумевает езду со скоростью, значительно превышающей 50 км/ч. "Боливары", то есть "пчелы", вынесут двоих: заявленная максимальная нагрузка на все модели - 150 кг. Аппараты оснащены пассажирскими подножками, у всех моделей регулируемые задние амортизаторы.

**ТОМОТО** Эта малоизвестная китайская компания снабжает Европу, США и Австралию мототехникой небольшой кубатуры, преимущественно спортивно-развлекательного назначения. "Нарисовалась" она и у нас (и уже получила ник "томато"). Мотоцикл-эндуро Tomoto PY250 (на российском рынке - ТМ250) скорее предназначен для внедорожных прохватов, чем для езды по дорогам: у него клиренс 340 мм, зацепистая резина размером 21/18 дюймов, одноместное седло, оба тормоза - дисковые. Тем не менее грузоподъемность машины - 160 кг, она оборудуется светотехникой, "поворотниками", зеркалами, площадкой под номер. Скорость на дороге - до 110 км/ч.

Мини-круизер Tomoto 150-A/F3 - на литых колесах, с одноцилиндровым мотором мощностью 9,5 л.с., весит 126 кг. Сиденье - ступенькой, для пассажира предусмотрена небольшая спинка.

Типичный дорожный мотоцикл Tomoto 125-4В с двумя амортизаторами сзади, небольшим стальным багажником, на литых колесах со спицами в виде изящных 5-конечных звезд. Аппарат - как мул: несмотря на небольшую собственную массу (115 кг) может везти двоих - его грузоподъемность составляет 185 кг.

**TVS** Знаковым событием стал выход на наш рынок представителя индийского мотопрома, а именно компа-нии TVS Motor. Очень достойно выглядит ее мотоцикл TVS Apache со 150-кубовым мотором мощностью 13,5 л.с. Стильный аппарат "нагреб" у себя на родине в 2006 году целую кучу призов в самых разных номинациях. Однако наиболее ценным достижением называют признание японцев: те назвали изделие TVS соответствующим критериям японского качества. И вот его можно получить всего за 50 000 рублей. Полярной "апачу" моделью - не по качеству, а по назначению - выступает мопед TVS Champ (название переводится то ли как сокращение от "чемпиона", то ли как "чавкать, грызть удила"). Откровенно говоря, с первого взгляда машинка не будоражит воображение, и рука не тянется к бумажнику, чтобы выложить за нее хоть и смешные, но все же кровные 20 000 рублей. "Совкопеды" последних лет жизни (в конце 80-х) были симпатичнее. В этих же видишь абсолютно пофигистское отношение к экстерьеру и наплевательство на все, что мог бы дать технический прогресс. Барабанные тормоза, подвески без "гидравлики", простейшая светотехника и контрольные приборы, 2-тактный мотор без каких-либо на-воротов (установили хотя бы электростартер!), ни тебе раздельной смазки, ни лепесткового клапана. А уж запуск моторчика педалями!.. Тем не менее именно такими аппаратцами наводнены азиатские и африканские страны, где основной массе ездоков "не до жиру", а передвигаться надо. Отсюда "плюсы" Champ'a: надежность (ломаться просто нечему), простота и неприхотливость к обслуживанию, малый вес и мизерный расход топлива. И кто знает, может, и у нас начнут ездить на "чавкалках" - от безысходности... Но чудес не бывает - двух "лошадок" в движке при отсутствии коробки передач не хватает, чтобы одолевать крутые подъемы, и тогда приходится педалировать. "Максималка" - в лучшем случае 50 км/ч (это когда ветер в спину и едешь под горку). Еще один "привет от развивающихся стран" (не самый неприятный) - полноценное 2-местное седло и подножки для пассажира (заявленная грузоподъемность машинки - 130 кг). Причем не просто подножки, а целые платформы (и неоткидные) - на них в Индии неэмансипированные женщины-пассажирки ставят обе ноги, когда сидят боком в национальной одежде - сари.

Но самая прикольная (уверен, так расценят очень многие) - модель первого в России скутера исконно индийского происхождения. Это 90-кубовый Scooty Рерt, оснащенный 5-сильным 4-тактным двигателем. Вообще-то, кубатура эта у нас не очень популярна - с такой, по-хорошему, требуется регистрация в ГАИ и права. В общем-то, обидно будет затевать всю эту волокиту за скутер, динамика и размеры которого чуть выше, чем у среднестатистического "полтинника". С другой стороны, вряд ли какой инспектор заподозрит в этом аппаратце с передним "барабаном" и абсолютно непритязательной, спокойной внешностью нечто большее, чем мопед. У скутера есть "чудинки" - розетка для прикуривателя или зарядки мобильника, подсвечиваемый замок зажигания, оснащен подсветкой и бардачок под сиденьем. Скутер оборудован откидной площадочкой под ноги, но с одной (левой) стороны -опять-таки, для пассажирок в сари, которые только и могут, что ездить, сидя боком. Вместе с тем, имеются и "нормальные" откидные подножки. Кстати, в российских Правилах не прописано, как именно должен сидеть пассажир. Так почему бы не по-индийски?!

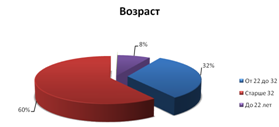
**Потребители**

**Целевая аудитория.** Желание покупать новую технику вполне естественно и связано с изменением покупательской аудитории. Если раньше на скутерах ездила либо молодежь, любо фанаты двухколесной техники, то теперь большую часть составляют вполне респектабельные люди, покупающие скутер так же, как раньше покупали автомобиль, велосипед или роликовые коньки, и не имеющие ни малейшего желания лишний раз копаться в двигателе или регулировать трансмиссию. Поэтому выбор в пользу новой техники, с гарантией и плановыми ТО вполне объясним.

**Исследование**

Агентство **МосБРЕНД** провело исследование, целью которого было получить портрет покупателя новых скутеров. Вот что получилось.

**1. Возраст**



В большинстве своем это взрослые, сложившиеся люди. 60% опрошенных - старше 32 лет. И только 8% составляет молодежь в возрасте до 22 лет.

**2. Пол**

Вполне естественно, что скутер выбирают, в основном, мужчины (88%), но и 12% женщин тоже нельзя не учитывать.

**3. Образование**



А вот здесь очень интересно: большинство покупателей новых скутеров - это образованные люди, имеющие высшее образование (56%), 28% имеют среднее образование и 16% составляют студенты.

**4. Наличие работы в настоящий момент времени**

"Работают" – так ответили 84% опрошенных. И лишь 16% не имеют работы.

**5. Семейное положение**

72% опрошенных имеют семьи. Большинство имеют детей.

**6. Кто ездит (будет ездить) на скутере**

Респондент – 46 %

Дети – 8%

Всей семьей – 46%

Интересно, что большинство опрошенных покупают скутер для себя и своей семьи, и лишь 8% - только для детей.

**7. Где эксплуатируется (будет эксплуатироваться) скутер**

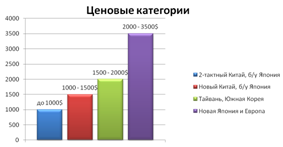
17% ответили, что будут ездить в городе, 33% - на даче и 27% респондентов ездят и в городе и на даче.

В результате, мы имеем портрет взрослого, образованного, хорошо зарабатывающего человека, имеющего семью и состоявшегося в жизни.

То есть скутеры стали покупать обычные обыватели в хорошем смысле этого слова. Те люди, которые покупают машины не ради участия в гонках формулы один, а ради того, чтобы ездить на дачу и на работу, те, кто покупают ролики и велосипеды. И спрос именно этих людей формирует сегодня рынок.

**Выбор по цене**.

Выбирая какой-либо товар, покупатель всегда исходит из собственных финансовых возможностей. Так же происходит и при выборе скутеров. Поэтому, целесообразно разделить предлагаемые модели по ценовым категориям.



Китайские скутеры первой волны помимо низкой цены отличаются еще и очень плохим качеством. Это небольшие 2-тактные скутеры с аляповатым дизайном и плохо подогнанным пластиком. Они находятся в ценовой категории до 1000 долларов и до сих пор с успехом продаются в Москве.

Основные покупатели – приезжие, покупающие скутер не в результате логического анализа, а часто импульсивно, в подарок. Также большой популярностью они пользуются у перекупщиков: в своем селе дорогой скутер просто никто не купит, а так - в самый раз. Вообще, как показали последние годы, покупать китайский скутер можно только при условии, что на нем установлен 4-тактный мотор.

В случае, когда денег 800-900 долларов, а скутер купить очень хочется, без сомнения стоит выбирать б/у японский аппарат. Но, экономя на цене покупаемого аппарата, будьте готовы к периодическим ремонтам.

Несмотря на то, что японские б/у скутеры пока еще занимают достаточно большой сегмент рынка, ситуация с ними уже сейчас начинает стремительно ухудшаться.

Большинству продавцов просто невыгодно привозить б/у японские скутеры. Низкая цена означает технически плохое состояние скутера. Значит, необходима серьезная техническая подготовка и последующее обслуживание. Это дополнительные затраты на запчасти, аренду мастерской и зарплаты механикам. Плюс постоянно повышающиеся таможенные пошлины. Это привело к тому, что большинство скутеров просто перестали готовить. Ряд магазинов отказались от гарантии на б/у технику. При этом цены на них продолжают расти.

Если Вы все же склоняетесь к покупке б/у японского скутера, рекомендуем прочитать обзор прошлого года и наши рекомендации по непосредственному выбору аппарата.

**1000-1500$** В прошлом году на российском рынке появились новые 4-тактные китайские скутеры, цена которых составляет сегодня 1000-1500$. Гарантия на такой скутер в среднем - 1 год. Сделаны эти аппараты специально для европейского рынка, имеют большие размеры, обеспечивающие удобную посадку и водителю и пассажиру. Именно они составляют сегодня до 60% продающихся китайских скутеров.

Опыт общения со скутерами этого класса показал, что покупать их можно. Единственно, стоит поинтересоваться, кто осуществляет гарантию, как давно скутеры этой марки продаются в Москве, имеется ли официальное представительство, в Москве, в которое можно будет в случае чего обратиться, какой статус у продающий розничной организации (лучше покупать у официальных дилеров), насколько полно представлен модельный ряд. Если есть сомнения, наберите в командной строке браузера название скутера и добавьте в конце ".ru". Если попадете на сколько-нибудь официальный сайт завода или его представительства, то можно отправляться в магазин. Если нет, стоит еще раз все перепроверить.

Если выбирать между новыми китайцами и б/у японцами в этой ценовой категории, то выбор во многом будет зависеть от ваших пристрастий.

**2000$** Примерно столько стоит подавляющее большинство скутеров, произведенных на Тайване, в Южной Корее, Малайзии и других соседних странах. На мой взгляд, они по качеству ничем не отличаются от китайских скутеров в ценовой категории 1000-1500$. Кроме, собственно, цены.

**2500-3500$** В этот сегмент попадают новые японские и европейские скутеры. Большинство из них имеют 2-тактные моторы, а японские скутеры к тому же еще и небольшого размера. В любом случае, это выбор любо ценителей, либо людей, желающих произвести впечатление. При этом, несмотря на заверения продавцов, не стояло бы быть на 100% уверенным, что собираются они не в Китае.

Конечно, чтобы выбрать подходящий скутер, этого обзора недостаточно, тут уже надо сравнивать конкретные модели. Многие тесты скутеров уже доступны на различных специализированных сайтах, многие появятся в ближайшее время.

**Заключение**

И дабы подвести итог моей работы, еще раз коротко скажу о каждой группе.

**"Японцы" и "европейцы"**

Доля подержанных мопедов из страны Восходящего солнца (Honda, Yamaha, Suzuki), самой популярной группы еще каких-то несколько лет назад, заметно сократилась. Все дело в том, что обычному покупателю крайне сложно диагностировать и оценить состояние скутеров в возрасте десяти лети и старше, тем более что продавцы тщательно скрывают реальный год выпуска аппарата, а также его "слабые" места. Гарантию на такой б/у аппарат, как правило, предоставляет редкий продавец. В лучшем случае она составляет несколько месяцев. А вот трудности в процессе эксплуатации такого аппарата могут возникнуть серьезные – это и отсутствие необходимой запчасти (особенно на древние скутеры), и сложность ремонта, и частые отказы техники по неизвестным причинам. В итоге, мопед, купленный за 700-800 долларов, впоследствии обойдется куда дороже.

Но у японских б/у мопедов также имеются определенные плюсы. Во-первых, это известное качество японской техники –что если вам повезет, да и продавец окажется добросовестным и продаст аппарат, прошедший хорошую предпродажную подготовку, скутер сможет прослужить достаточно долго. Во-вторых, вторичный рынок б/у японских мопедов развит неплохо, и при желании можно будет этот мопед продать. Ниже представлены таблицы с производителями и основными показателями.(цена, количество лет на рынке и т.д.)

Новые европейские и японские скутеры (Aprilia, Piaggio, Benelli, Beta, Gilera, Malaguti, Vespa – Италия; Peugeot – Франция; Derbi – Испания; Sachs – Германия; Yamaha, Honda, Suzuki - Япония) пока наименее распространены в России. В первую очередь, это связано с несоизмеримо высокой стоимостью как самого скутера (3000-5000 долл. США), так запчастей и технического обслуживания. Кроме того, в России практически отсутствует вторичный рынок европейских скутеров, так что о последующей продаже аппарата можно забыть. Плюсы у новых "европейцев" и "японцев", конечно, есть: стильный дизайн, высокое качество исполнения, хорошие ходовые свойства, "проверка" временем (все крупные европейские компании, занимающиеся производством скутеров, отметили не один десятилетний юбилей). Но заоблачные цены все же перевешивают все эти достоинства.

**Между Европой и Китаем – "корейцы" и "тайваньцы"…**

Для тех, кто не хочет по каким-либо причинам приобретать китайский скутер, но в то же время не может себе позволить потратить несколько тысяч на европейский или японский, есть неплохая альтернатива – тайваньские и южнокорейские мопеды (TGB, Sym, Kymco, PGO, CPI – Тайвань, Daelim – Южная Корея). Они стоят дороже "китайцев" (от 1500-2000 долл. США), но гораздо дешевле "европейцев". Как показала практика нескольких лет, эти аппараты оказались вполне приличного качества, а компании, их реализующие, предлагают обязательную гарантию и осуществляют сервисное обслуживание.

**"Китайцы"…** О том, что 2007 год провозглашен годом Китая в России, знают многие – тому способствовали и реклама на центральных телеканалах, и многочисленные дружественные и деловые визиты официальных лиц. Сотрудничество с КНР приобретает все более цивилизованные формы, хотя определенные проблемы, в том числе и с посредственным качеством китайских товаров, конечно, остались.

Надпись "Made in China" достаточно часто встречается на товарах, импортируемых в Россию. Исключением не стали и скутеры: если всего два-три года назад большинство покупателей относились скептически к этим аппаратам, предпочитая приобрести б/у "японца" лохматого года выпуска, нежели за те же деньги взять новый китайский мопед. Надо отметить, что в рассуждениях приверженцев подержанной японской техники присутствовал определенный здравый смысл. Большинство новоявленных бизнесменов, стремясь извлечь максимальную и быструю прибыль, покупали в Китае откровенную груду железа без каких-либо документов, инструкций по эксплуатации, запчастей и гарантий, накручивая цену в несколько раз. И даже при таких неимоверных накрутках цена в Москве не превышала 30000 рублей. Стоит только догадываться, какой скутер можно приобрести в Китае за 200-300 долл. США. Кстати, в то время как такие предприниматели получают по 100-300 процентов, продавцы скутеров европейского производства зарабатывают лишь 20-30 процентов при гораздо меньшем товарообороте. Покупатели, которых подкупила невысокая стоимость китайских скутеров, в скором времени столкнулись с серьезными проблемами: отсутствием запчастей и частым ремонтом. Поэтому зачастую такие аппараты, прослужив от силы сезон, выбрасывались на свалку. Во многом из-за таких ситуаций о продукции китайского мотопрома сложилось негативное мнение, которое бытует по сей день.

**Используемая литература**

1) Статистические данные опросов, проводимые агентством МосБРЕНД и центром Ю. Левады, а также статистические данные журнала Скутер Дайджест;

2) Результаты анализа выставок Мотосалон и Мотор Парк;

3) Анализ ассортимента и работы скутерных магазинов, рынков и пунктов продаж скутеров .

4) Годовой отчет компании THE PIAGGIO GROUP за 2009г.