

Вот и вторая часть дневника от Виктора. Данная статья опубликована на форуме (в разделе "Обсуждение статей"), там же можно и задать вопросы автору.

### ДНЕВНИК НАЧИНАЮЩЕГО ВЛАДЕЛЬЦА 4-ТАКТНОГО КИТАЙЦА (ЧАСТЬ 2)

Итак, июнь кончается, а на одометре уже близко к 1600 км. Что же нового удалось узнать о драндулете после начала нормальной эксплуатации?

О двигателе – только хорошее. По-прежнему легко запускается, практически одинаково ведёт себя в холодном и прогретом виде, или при разной погоде (надеюсь, так же останется и зимой). Устойчиво работает на очень малых оборотах – с брошенной ручкой газа чётко различаются отдельные рабочие такты, движок при этом ни разу не заглох, как нередко бывало с 2-тактниками. Для полной уверенности не хватает, пожалуй, лишь тахометра и термометра головки цилиндра. Но это легко решается при наличии некоторой «ловкости рук».

Вариатор, прекрасно работающий на больших передаточных числах (т.е. при старте и большой нагрузке), на малых показал себя нормально – провалов и задержек в подхвате после сброса газа я не заметил. Динамика разгона, хотя и более слабая, чем у 2-тактников, выше, чем у некоторых автомобилей, и более чем достаточна для нормальной городской езды. Так что подбором роликов вроде можно пренебречь.

А вот что касается максимальной скорости, то... Не скажу, что разочаровался, ведь 55...60 км в час – это по крайней мере не хуже того, что я имел от бэушных Хонд. Но теперь понятнее стала суть тех дискуссий, которые ведутся на форумах различных скутер-клубов по этому вопросу. Два фактора убедили меня, что не стоит ждать большего. Во-первых, физика и закон сохранения энергии. Все признают, что 4-тактник (при прочих равных) слабее 2-тактника, и знают, что вариатор сам по себе энергию не производит. И всё-таки ждут 75...80 км/ч от движка в 2,5 л.с. А ведь чудес не бывает. И во-вторых, можно просто сравнить 139QMB с равным ему по мощности V-501 от 2-скоростного мопеда. Тот тоже больше 60 км/ч не тянул, так что всё правильно.

В то же время какая-то правда кроется и за доводами тех, кто уверяет, что это достижимо. Может, и вправду некоторые китайские скутеры комплектуются цилиндрами с повышенной кубатурой, замаскированными под обычные? Если не лезть в ЦПГ со штангенциркулем, то такой форсированный двигатель не выдаст себя ничем. Ну может быть, лишь немного уменьшенным ресурсом (а при хорошем уходе не будет и этого).

Даже диаметр ЦПГ можно подменить так, что этого практически никто не заметит – скажем, вместо штатных 39 мм применить не менее распространённые и привычные 41 мм, но сохранить прежний коленвал. Это даст никем не замеченный прирост кубатуры

## Дневник начинающего владельца 4Т-скутера (Часть 2)

Автор: Administrator  
22.09.2009 15:41

---

до 55 сс. А для чего китайцам так поступать, тоже можно понять – это неплохой маркетинговый ход, позволяющий поднять шумиху на тему «Наши скутеры – самые быстрые!».

Первое, что я доработал по окончании обкатки – это установил корзинку.



Корзина совершенно необходима тем, кто собирается ездить не только по городу. Да и в городе не помешает. Те, кто пользуются скутерами с «нижней» фарой, наверное, и не догадываются, какого удобства они лишены. Вообще «нижняя» фара по всем статьям хуже фары на руле. Дело не только в невозможности поставить корзину, но главное, в том, что чем фара ниже, тем она менее эффективна (тем, кто не поверит, прошу обратить внимание на ж/д-локомотивы, у которых главный прожектор, чтобы светил на километр, ставится максимально высоко). К тому же непривычно и неприятно то, что она

не поворачивается с рулём. Единственное её достоинство – оригинальный дизайн скутера, но это уж смотря на чей вкус. Поскольку штатной корзины для Joy Балтмоторс не предлагает, была поставлена корзина от одной из моих стареньких Хонд. Штатные точки крепления почти подошли, однако использовать их напрямую я не стал. Причина в том, что тогда корзина сидела бы слишком высоко и перекрывала бы ближний свет фары (особенно нагруженная «с горкой»). Поэтому была изготовлена из жёсткой 5-мм дюралевого пластины переходная планка, и уже на ней корзина закреплена примерно на 7...8 см ниже штатного положения. Положение надо выбирать так, чтобы корзина, с одной стороны, сидела как можно ниже, а с другой, не вылезала бы за передний габарит скутера, который определяется по колесу или краю щитка (клюва).

Начало июля. На счётчике – 2000 км. Пора делать первое самостоятельное ТО. Начал менять масло – и тут второй крупный сюрприз от Балтмоторс: в двигателе отсутствует масляный фильтр! Как полагается, обратился на сервис выяснить, что за дела (ведь причина, скорее всего, в том, что на 1000-километровом ТО они фильтр потеряли, не заметив этого). Претензию не приняли, стали объяснять, что для этого движка что с фильтром, что без него – один чёрт, т.е. для мотора отсутствие фильтра не создаёт никаких проблем. Когда я напомнил о гарантийных обязательствах, мне нехотя объяснили, что сейчас всё равно этих фильтров нет, и надо подождать конца августа. Я понял, что от балтмоторсовского сервиса толку – ноль (ведь к концу августа у меня наверняка будет больше 3000 км, т.е. гарантийный пробег закончится, и скорее всего, они этого и ждут), залил свежее масло без фильтра и решил пока ездить как есть. На 2250-м километре первое ДТП (правда, несерьёзное) – на скорости около 30...35 км/ч сбил довольно крупную собаку. С ней, по-моему, ничего, а у скутера подогнулся кронштейн щитка переднего колеса, да слетела с него декоративная кромка. Пластик самого щитка, как ни странно, не треснул. Наверное, потому, что при ударе прижался к шине, что ограничило его прогиб. Как бы там ни было, не такой уж он и слабый, как утверждали скептики. На выправление ушло 20 минут.

К 2400 км обнаружил, что разболталось крепление ручки газа: постепенно вывернулся винт, крепящий правую законцовку руля. Просто завернуть этот винт на прежнее место оказалось недостаточно, поскольку при плотной затяжке ручка газа фиксируется и не возвращается под действием пружины назад. А если винт прослабить так, что с ручкой газа всё в порядке, то в процессе пользования он опять выворачивается. Пришлось вставлять под законцовку шайбу толщиной около 1 мм, с ней ручка почти не имеет люфта и легко крутится при полностью затянутом винте.

Продолжают «доставать» первые выявленные в эксплуатации неприятности – нежёсткое крепление кронштейна левого зеркала и зависание контакта левой ручки тормоза. Пришлось заняться этими узлами основательно. С кнопкой тормоза всё обошлось очень просто – достаточно было капнуть в неё каплю жидкого масла, и западание прекратилось. А вот с креплением зеркала простые меры (типа – подложить под кронштейн полоску резины) не помогли. Полагаю, дело в том, что одна из половинок этого узла сделана из пластика, и при затяжке крепёжных винтов он «плывёт».

Придётся придумывать какую-то доработку.

В конце июля прочитал в «Скутер-Дайджесте» статью из какого-то мотожурнала о тесте балтмоторсовских Joy-R и Joy-S. Общее впечатление от статьи – тест сделан неряшливо и поверхностно. Среди прочего почерпнул оттуда утверждение о том, что в аппаратах Joy подвеска не имеет гидравлики. Обратился к своему Руководству по

эксплуатации – написано, что гидравлика есть. Решил проверить лично, тем более что сомнения на этот счёт были и раньше – слишком уж жестка подвеска, и проверить «от руки» работу гидравлики не получалось. Приурочил это дело к давно задуманной замене заднего амортизатора длиной 300 мм на более длинный (320мм) от другой модели, чтобы увеличить дорожный просвет и облегчить подъём на центральную подставку. Заменял, снятый штатный разобрал, и оказалось... Да, с этими «китайцами» не соскучишься! Оказалось, что гидравлика-то есть, и журнальные тестеры неправы, но сделана она, как говорится, по-китайски. «Правильный» амортизатор сжимается легко (масло в нём перепускается через клапан), и энергия толчка расходуется на сжатие пружины. При возврате клапан закрывается, и под усилием распрямляющейся пружины масло медленно прогоняется через дроссельные отверстия, что и создаёт эффект успокоения колебаний – амортизатор медленно принимает исходную длину. Тот же принцип и в газовых амортизаторах. Китайский же никакого клапана, похоже, не имеет, масло в нём дросселируется в обе стороны. Вообще-то такие упрощённые амортизаторы широко используются в барабанных стиральных машинах для успокоения бака при отжиге, или в рулевой передаче автомобилей, чтобы толчки не передавались на руль. Но если его поставить в подвеску транспортного средства, то при езде создаётся впечатление жёсткой подпорки, т.е. что никакого амортизатора просто нет, и даже работа пружины смазывается. Видимо, это и ввело в заблуждение горе-тестеров. В-общем, буду искать амортизатор нужной длины от какого-нибудь приличного производителя.

Ну вот, подошёл конец заводской гарантии – на одомере 3000 км, на календаре начало августа. Как водится, очередной цикл замены масла. Заодно проверка зазоров клапанов (впускной пришлось регулировать, поскольку он был увеличен до 0,1 мм), чистоты воздушного фильтра (всё ОК), подтяжка разболтавшегося подшипникового узла рулевой колонки и прочее по сервисной таблице. В процессе этих работ было обнаружено, как говорится, «много нового и интересного». Оказывается, для наблюдения меток Т (ВМТ) и F (зажигания) необязательно снимать кожух вентилятора – в нём для этой цели есть лючок, закрываемый резиновой пробкой. В алюминиевом кожухе маховика рядом с приливом, служащим меткой, обнаружена трещина (видимо, на какой-то колдобине или бордюре достало до глушителя) – пришлось накладывать наружный бандаж.

Обнаружилось, что давно замеченное небольшое несовпадение луча света фары с направлением движения поправить простыми средствами невозможно – руль на рулевой колонке зафиксирован капитально, снять его можно, а повернуть нельзя. Большинство болтов, которые надо якобы подтягивать, опасаясь самоотвинчивания, в действительности перетянуты настолько, что многим потребовалась замена из-за деформации резьбы. И последнее: по подсказке одного крупного специалиста по лодочным моторам я вмонтировал в сливную масляную пробку уловитель продуктов износа (магнитный фильтр) – просто подложил под пружину магнит в виде шайбы, извлечённый из старого наушника. При следующей замене посмотрю, что на него налипло.

Итак, на переходе от гарантийного срока к нормальной эксплуатации я заканчиваю этот дневник. Если читателям были интересны мои заметки, могу продолжить. Только прошу иметь ввиду, что поскольку теперь существенные для пользователя события по идее должны случаться гораздо реже, то следующая глава – не раньше чем через год. Но ведь именно для этого – ради уменьшения эксплуатационной возни – мы и переходим к 4-тактной технике.

## Дневник начинающего владельца 4Т-скутера (Часть 2)

Автор: Administrator  
22.09.2009 15:41

---

Автор: Виктор (sm1), Калининград