

Начинаем публикацию серии статей под названием "Дневник начинающего скутериста". В статьях рассмотрены особенности четырехтактного скутера, его обкатка, устранение неисправностей, техническое обслуживание и многое другое. Автор этих статей - пользователь sm1, Виктор. В первой статье описана эксплуатация скутера с "нуля" до первой тысячи километров.

Дневник по Joy-R с двигателем 139QMB

1. Обкатка (первая тысяча)

Аппарат куплен в мае 2006 года в Мотосалоне при сборочном производстве Балтмоторс (Калининград). Практически «один в один» с теми, которые я до этого видел в Сети. Правое зеркало было сразу же убрано как бесполезное, левое – поставлено на дополнительную стойку, чтобы его рабочая зона была над плечом. Это удобнее, заодно уменьшается габарит скутера по ширине.



Примерно на 50 км – первые неприятности (поначалу мелкие): прослаблено крепление левого зеркала на трубе руля, и увеличилась щель между пластиком на руле. Оказалось, шуруп ввёрнут не в соответствующую стойку, а мимо. Опасаясь лезть сам (гарантия!), отвёл на сервис, подтянули.

На 200 км – перестала гореть лампа заднего габаритного огня. На сервисе возиться отказались: мол, лампы к гарантийным делам не относятся. Ладно, начал разбираться сам. В Руководстве о замене ламп ни слова, поэтому по незнанию раскидал половину задницы, вытащил лампу – и вправду сгорела, хотя и фирменная (Philips). Надо померить, не завышено ли напряжение генератора... Заменял. Попутно нашёл ещё кое-что: провод, идущий от светодиодного тормозного фонаря (дополнительного), при

Дневник начинающего владельца 4Т-скутера Часть 1

Автор: Administrator

18.09.2009 20:16 - Обновлено 01.01.2014 22:26

сборке попал под стойку крепления багажника и был передавлен. Так вот почему он не светил! Слухи по поводу качества балтмоторсовской сборки начинают оправдываться. Светодиодник пришлось отключить, буду требовать замены.



На первых 200 км постепенно ухудшился пуск двигателя по-холодному: теперь приходится раз 6...10 кикать или крутить стартером 10...15 секунд. А ведь в мотосалоне стартанул сразу! Чёрт его знает, может, так и должно быть? По-горячему – никаких проблем: с первого кика или оборота стартера.

На 250 км – вдруг перестали запускаться стартер и тормозной фонарь от левой ручки тормоза. Полагая, что слетел разъём, снял пластик с руля – с разъёмом всё ОК. Оказалось, западает кончик «лягушки» (кнопки) левого тормоза. Поправил, но дефект регулярно повторяется, надо заменять.

На 300 км, как и советуют в скутерной Интернет-тусовке, сделал первую замену масла. Никакой металлической взвеси, всё чистенько. Залил Экойл Супер 10W40 производства Уфы, который рекомендует Балтмоторс. Он же его и продаёт по цене 550 руб за 5 л.

Примерно после 400 км стал болтаться щиток переднего колеса. Оказалось, ослаб один из винтов крепления щитка на кронштейне. Подтянул.

Постепенно удалось разобраться, почему ухудшился холодный пуск. Оказывается, перед пуском нежелательно наклонять аппарат. Проблема появляется, если запускаться сразу после подъёма скутера по довольно крутой лестнице (я храню его в подвале). Если же запускать движок на месте хранения, то всё ОК. Кроме того, даже небольшой наклон здорово влияет на показания бензомера и масломерного щупа. Кстати, насчёт бензомера. Практически первая и последняя четверть бака оказываются выше верхнего и ниже нижнего делений шкалы. Т.е. после полной заправки стрелка уходит за верх шкалы и показывается оттуда, когда израсходовано примерно 1,5 литра, а красный сектор содержит ещё больше (по моим прикидкам, литра два). Это выяснилось после нескольких заправок.

К началу июня уже сделал пару достаточно длинных поездок – 120 и 160 км, стараясь не перегружать драндулет свыше рекомендуемых при обкатке режимов. Т.е. не газовал, менял режимы, делал паузы для остывания движка после длительных перегонов (да и по правде сказать, собственная задница подсказывает, когда надо свернуть на обочину, слезть с сиденья и поразмяться). Пока 139QMB ведёт себя очень даже прилично. Более того, на весьма крутом подъёме (кто бывал в нашем морском курорте Светлогорск, вспомнит дорогу с набережной в нависающий над ней город, на вид уклон градусов 30...35) движок легко вывез наверх меня с пассажиркой, причём даже не на полном газу! Прямо скажу, не ожидал! Вот тебе и 2,5 л.с.! (Для тех, кто укорит меня в нарушении режима обкатки, поясню, что перед подъёмом мотор был остывший, а сам подъём длился всего 25...30 секунд). Если он столь же великолепно поведёт себя на «пятой передаче», как показал на «первой», то лучшего не стоит и желать. Но проверить это можно будет только по окончании обкатки...

Если не считать снятия багажника, штатный комплект инструментов



пока мне ни разу не понадобился (тьфу-тьфу, конечно!). Тем не менее в расчёте на будущие неприятности дополнил его набором для ремонта камер «Тип-Топ» и накидным ключом на 24 для демонтажа заднего колеса. Рожковую часть ключа отрезал и этот

Дневник начинающего владельца 4Т-скутера Часть 1

Автор: Administrator

18.09.2009 20:16 - Обновлено 01.01.2014 22:26

конец заточил под монтировку. В тип-топовскую коробочку добавил несколько запасных клапанов и колпачки для вентиля камер, причём не пластиковые, а металлические, с «рожками» для закручивания клапанов. Очень полезно иметь в бортовом комплекте также набор головок с универсальной рукояткой, но вместо пластиковой перекладки к этой рукоятке надо сразу же приварить металлическую, из трубы.



Пробег аппарата приближается к 800 км, «Полёт нормальный!». Поскольку допустимая скорость скутера растёт, открываются новые нюансы его поведения на дороге. Выяснилось, что недостаточен дорожный просвет – при прохождении трамвайных рельсов иногда происходит касание. Чтобы исключить это, надо поставить амортизатор более длинный (такие на Балтмоторс есть, от других моделей). Но ещё лучше будет приспособить «тюнинговый», с прогрессивной характеристикой сжатия и регулируемой жёсткостью, такие видел в продаже для Хонд и Ямах. С возрастанием скорости растёт и вибрация, продолжается самооткручивание винтов-болтов. Например, снова стал болтаться щиток переднего колеса. Ладно, скоро первое (гарантийное) ТО, пусть сами подтягивают. А я потом займусь теми, которые они пропустят.

Ну вот, подошла и давно ожидаемая тысяча. Сдал аппарат на сервис, при этом пытался рассказать им всё, что описано выше. Вижу, их это не интересует. Тогда оформил список претензий, куда включил главные недостатки. Особо упирал на замену светодиодного тормозного фонаря – ведь дефект явно возник по вине изготовителя! Ну а когда получил аппарат на следующий день, был немало удивлён. Оказалось, что:

1 – Ничего они не заменили. Передавленный провод скрутили и закрыли изолентой. Это я не хуже их умею!

2 – Винты-болты не подтянули даже те, на которые я им явно указал как на ослабшие.

Дневник начинающего владельца 4Т-скутера Часть 1

Автор: Administrator

18.09.2009 20:16 - Обновлено 01.01.2014 22:26

3 – Никаких глушилок-ограничителей не снимали, поскольку в 139QMB, как заверили меня на сервисе, их нет. Ответственность за соблюдение обкаточных режимов, получается, полностью лежит на владельце. Как они при этом могут определить, что я их не нарушил – непонятно.

4 – Заменяли масло и прочистили фильтры.

5 – Сделали запись на сервисной странице Руководства по эксплуатации, продлив таким образом гарантию на следующие 2000 км или 5 месяцев.

6 – Содрали за все эти действия 435 руб, и очень удивились, на мой вопрос, а разве стоимость гарантийного обслуживания не входит в цену скутера?

Я понял всё это так, что в гарантийном обслуживании пункт 6 для Балтмоторс самый главный, а владельцу полагаться особо не на кого, кроме как на себя и Господа бога.

(Продолжение следует)

Автор: Виктор (sm1), Калининград