

SCOOTER

Life

ЖУРНАЛ О МОТО ТЕХНИКЕ

**ВОДИТЕЛЕЙ СКУТЕРОВ
ПРИЗНАЮТ УГОЛОВНО
ОТВЕТСТВЕННЫМИ**
СТР. 4

**ПУТЕШЕСТВИЕ
НА СКУТЕРЕ**
СТР. 18

февраль 2010 №2

**ОБКАТКА
НОВОГО СКУТЕРА**
СТР. 8

**ЧТО ВЗЯТЬ
В ДОРОГУ?**
СТР. 20

**СКУТЕР В
ЗАКОНЕ**
СТР. 13

**ОБЗОР
СКУТЕРНОГО РЫНКА**
СТР. 22



Редакция:

344090

Россия

г.Ростов-на-Дону

ул.Доватора 153

главный редактор:

Алексей Авдеев

издатель:

Авдеев А.В.

**свидетельство о
регистрации:**

ПИ № ТУ 61-00242

от 26 ОКТЯБРЯ 2009

Перепечатка материалов журнала СКУТЕР без письменного разрешения редакции запрещена. При цитировании ссылка на журнал обязательна. За достоверность информации опубликованной в рекламных объявлениях, а так же информации о мероприятиях предоставленные их организаторами, редакция ответственности не несет.

Мнение автора может не совпадать с точкой зрения редакции.

Издание и редакция не несет ответственности за содержание рекламных макетов и материалов.

Все цены на товары и услуги указанные в редакционных материалах, ориентировочные.

Материалы обозначенные знаком R, публикуются на правах рекламы.

Отпечатано в ООО «Флер-1»

г.Краснодар ул. Уральская №98/2

тираж: 2000 экз

заказ: № 1033 от 24.02.2010

тел. (861)274-10-74

По поводу размещения рекламы узнать по номерам телефонов:

(863)297-92-37

(863)297-98-08

или по адресу электронной почты:

lesha61@gmail.com

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ 3

**ПОДГОТОВКА
МОТОЦИКЛА К
СЕЗОНУ** 5

ТЕСТ-ДРАЙВ 6

**ОБКАТКА НОВОГО
СКУТЕРА** 8

**СОВЕТЫ ОТ
ЭКСПЕРТА** 9

**РЕМОНТ
СИСТЕМЫ
ПИТАНИЯ
СКУТЕРОВ** 10

**СКУТЕР В
ЗАКОНЕ** 13

ТРАНСМИССИЯ 14

**ПРИНЦИП
РАБОТЫ
ЧЕТЫРЕХТАКТ-
НОГО
ДВИГАТЕЛЯ** 16

**ПУТЕШЕСТВИЕ
НА СКУТЕРЕ** 18

**ЧТО ВЗЯТЬ
В ДОРОГУ?** 20

**YAMANA
AXIS** 22

**ГИБДД увеличила размер
госпошлин...**

...что же у него внутри?

МАЛЫШ ОМАКС

...Обкаткой называется процесс интенсивной приработки сопряженных поверхностей новых деталей – двигателя и трансмиссии...

**СОВЕТЫ ПО УПРАВЛЕНИЮ
СКУТЕРОМ**

**путь к карбюратору скутера.
как до него добраться?**

**...следует помнить, что
скутерист - это полноправный
(или почти полноправный)
участник движения...**

**Чтобы мотор не впал в
бессрочный транс, и цепь
служила дольше, трансмиссия
закрыта герметичным
кожухом...**

**Изобретатель 4-тактного
двигателя внутреннего
сгорания (как впрочем,
и двухтактного) немец
Николаус Август Отто
(1832-1891).**

**...между первой машиной
и светофором было много
места, чтобы встать первым
в очереди. И тут...**

**как сделать своё пребывание
в дороге наиболее комфортным?**

**...скутер не требует
никакого специального
обслуживания...**

**ГИБДД увеличила размер госпошлин, взимаемых за регистрацию автомобилей, техосмотр и другие услуги.**

Автомобилисты считают решение бессмысленным: для бюджета это копейки, а отделения ГИБДД уже осуществляют коммерческую деятельность по завышенным ценам.

Госавтоинспекция РФ решила увеличить размер государственных пошлин, уплачиваемых за регистрацию автомобиля, выдачу талона техосмотра и водительских удостоверений, а также за получение разрешения на перевозку грузов. Всего в списке услуг, которые затронет повышение госпошлин, 16 пунктов.

Так, с 29 января 2010 года госпошлина на выдачу номеров на автомобиль вырастет с 400 до 1,5 тыс. рублей, говорится на сайте ГИБДД.

Выдача паспорта транспортного средства (в том числе взамен утраченного или пришедшего в негодность) обойдется теперь не в 100, а в 500 рублей. А за временную регистрацию ранее зарегистрированных автомобилей по месту их пребывания возьмут 200 — ранее эта услуга пошлиной не облагалась. Кроме того, плата за выдачу талона техосмотра вырастет в 10 раз — до 300 рублей, а за получение пластикового водительского удостоверения в четыре раза — до 800 рублей. Вместе с тем, ГИБДД РФ приняла решение отменить плату за прием экзаменов на права, за выдачу физическому лицу справки, подтверждающей получение прав или временного разрешения на управление машиной, а также за продление срока действия акта техосмотра автомобиля. Свидетельство о соответствии авто требованиям безопасности дорожного движения стало дороже в десять раз — теперь его выдача стоит 500 рублей.

В г. Ростов-на-Дону в 2009 году появилась любительская команда SRTeam. Команда занимается постройкой эксклюзивных кастом-скутеров для себя, стант-райдингом. Сразу хотелось бы сказать, что это не официальная команда, которая будет выступать на кольцевых гонках, пока что просто любительские покатушки. Сайт команды

находится по адресу <http://srt-161.ru/>

-добро пожаловать! Там можно найти информацию интересную продвинутому пользователю.

**Скутеристы
Южного Федерального
округа - www.scoot-ufo.ru
Скутер-движение
движется на Юг!**

Скутеристы Южного Федерального округа - www.scoot-ufo.ru
В наш век многочасового простаивания в пробках, скутер — вещь практически незаменимая. «Двухколесный друг» есть у многих россиян, но далеко не каждый знает, что можно найти своих единомышленников и обрести в их лице верных друзей. А ведь такое общение просто необходимо: опытные скутеристы охотно делятся своими познаниями. Любую информацию по ремонту, тюнингу и стайлингу дадут с удовольствием.

Но мы исправили это досадное недоразумение. Теперь у всех скутеристов есть возможность общения с людьми, увлеченными этой замечательной техникой. Мы создали сайт для всех, кто неравнодушен к мототехнике, с целью объединить скутеристов Юга России. У нас много общего, а потому мы нужны друг другу!

На нашем сайте вы найдете актуальную информацию о технических новинках, правилах безопасности, отчеты о мероприятиях и путешествиях, моменты нашей интересной и насыщенной скутер-жизни.

Итак, заходите на наш сайт www.scoot-ufo.ru, регистрируйтесь и становитесь полноправными участниками южного скутер-движения!

Скутеристы Юга России, объединяйтесь!

**ИНТЕРЕСНО****Тайваньский производитель мототехники компания Кумсо презентовала ряд новых моделей 2010 модельного года.**

Так, в частности, новинкой года от этого авторитетного азиатского бренда может стать 125-кубовый аппарат Kymco Pulsar Base 125. Как прогнозируют эксперты, у этой машины будет весьма широкая целевая аудитория в Европе, ибо его могут использовать с успехом как начинающие ездоки на двух колесах с мотором, так и практичные опытные пользователи, так как этот байк весьма удобен для недалеких передвижений по городу.

Предполагается, что этот новый аппарат от Kymco может вызвать интерес и у автомотошкол, на нем, говорят, очень легко и удобно учиться езде на мотоцикле.

Европейская цена на аппарат – всего лишь порядка 1600-1700 евро (в зависимости от страны). В линейке Kymco 2010, кроме Pulsar Base 125, еще несколько новинок – это стритбайк KR Naked 125 и ретроскутер LIKE 200i. Скутеры под маркой Kymco производятся тайваньской



компанией Kwang Yang Motor Co., Ltd. Компания была основана в 1963 году. Первоначально это было производство единичных экземпляров продукции, первый завод появился в 1970 г.. Изначально компания выпускала велосипеды и мотоциклы, позднее расширила ассортимент, добавив четырехколесную мототехнику. Планка в 1 миллион произведенных мотоциклов была преодолена уже в 1983 году. В 1996 преодолена планка в 5 миллионов выпущенных аппаратов. Сейчас Kymco выпускает мотоциклы, скутеры, спортивные и утилитарные квадроциклы, мотовездеходы с параллельным расположением сидений. В линейке силовых агрегатов Kymco – шесть двигателей объемом от 50 до 500 кубиков. Всего на данный момент Kymco выпускает 52 модели скутеров, 17 моделей мотоциклов, 14 моделей ATV, 3 модели мотовездеходов, а также ряд моделей другой мототехники, двигатели и аккумуляторы.

Теперь подростку на скутере будет грозить до семи лет тюрьмы за наезд со смертельным исходом. Автомобильные активисты предупреждают, что следующим шагом может стать обязательная регистрация мопедов и новая категория прав, о чем давно мечтают в ГИБДД.

Мопеды и скутеры с рабочим объемом двигателя не более 50 куб. см и максимальной скоростью не более 50 км/час по закону не считаются средствами повышенной опасности. И их владельцы не должны сдавать на права. Именно поэтому в случае ДТП они не подпадали под статью 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств», по которой наказывают автомобилистов.

Но Верховный суд нашел другой способ покарать виновников аварий на скутерах и мопедах.

На основе постановления ВС, теперь их будут судить по статье 268 УК РФ

«Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта». По ней в случае нанесения тяжкого вреда здоровью человека невнимательному водителю будет грозить срок до двух лет лишения свободы. Если ДТП закончится смертью пострадавшего – до пяти лет, а если погибших несколько –

скутеров и мопедов сдавать экзамены, получать водительские удостоверения и номера на транспортные средства. А это значит, что увеличится возрастное ограничение для скутеристов. При этом на штрафование подростков, гоняющих на скутерах, хорошо заработает ГИБДД.

Напомним, что этим летом глава МВД Рашид Нургалиев в очередной раз призвал законодателей принять нормы, обязывающие россиян ставить на учет в ГИБДД велосипеды, мопеды и скутеры и получать на них государственные номерные знаки. Однако попытки МВД ввести подобные нормы каждый раз проваливаются.

Чтобы ввести водительские удостоверения для владельцев мопедов и скутеров, нужно вносить изменения в федеральный закон «О безопасности дорожного движения». В нем нужно прописать категорию прав для управления этими транспортными средствами. Пока такой категории нет.

ВОДИТЕЛЕЙ СКУТЕРОВ ПРИЗНАЮТ УГОЛОВНО ОТВЕТСТВЕННЫМИ

до семи лет заключения. Точно такие же виды наказания предусмотрены для автомобилистов по статье 264.

Раньше водители скутеров на дороге приравнивались к велосипедистам. Представители движения автомобилистов России предупреждают, что это постановление ВС может получить логичное продолжение: в МВД могут возобновить попытки заставить хозяев

Походив первую неделю вокруг свежего приобретения, поездив для начала по дворам и попривыкнув, начинаешь интересоваться, что же у него внутри, что можно улучшить, как правильно обслужить «новорожденного». На примере в меру свежего 150 кубового японца и хотелось бы поделиться своими соображениями. Скутер хорошо бежит, но когда менять в нем масло? «Новорожденный» мог пройти предпродажную подготовку, а мог и не пройти, знает об этом только Бог. Заботливый хозяин обязательно поменяет масло и не только... Итак, меняем масло. У меня 4-тактный скутер с водяным охлаждением и сцеплением в масляной ванне. На чем вскармливали ребенка - неизвестно? Хорошо бы знать, генератор в масляной ванне или нет? Если нет - все просто. Годится любая автомо-

бильная промывка масляной системы. Заранее оговорюсь, я привык пользоваться продукцией американской фирмы Ликви Моли, у которой очень богатая мото-программа и, что особенно важно, вся «химия» совмещается между собой и с маслами. Промывку хорошо совместить с удалением нагара и закоксовки из зоны поршневых колец. Средство для этого называется Motor Clean и работает со старым маслом всего 10 минут. В старое масло вываливаются остатки нагаров, лаков и др. отложений и сливаются вместе с ним. Проблемнее и дороже обходится генератор в масляной ванне. Приходится потратиться. Лучший вариант промывки - мыть моторным маслом, желательнее синтетикой - лучше отмоет. Делаю так: старое сливаю, меняю фильтр и катаюсь на свежем масле не более 1,5 - 2 тысячи км. Что залить в мотор? Масла подбираются строго по каталогу, но если каталог предлагает несколько вариантов. Для неторопливых и экономных - минералка 20W50 и полусинтетика 10W-40, для любителей хорошо «отжечь» - это синтетика 10W-50 и 10W-60. Нельзя не коснуться вопроса о замене

масляного фильтра - эта процедура обязательна, причем марка фильтра должна быть рекомендована производителем скутера. Состояние сальников не новой техники неизвестно. Если возникают проблемы с «соплями», а заменять ой как не хочется, советую средство останавливающее течь сальников и прокладок от Ликви Моли. Задубевшие сальники обретают герметичность новых. Водяное охлаждение: кто знает, что там... лето жаркое, хорошо бы подготовиться. Есть промывки радиатора, есть герметики от мелких повреждений, но самое главное - что заливать? Для себя я вопрос решил - красный антифриз ABRO, причем концентрат не разводить ни в коем случае. Все очень просто - температура кипения у него 130 градусов - значительно больше, чем у других, и срок

службы (читай коррозионная активность) 4 года. Тормоза... Город, жара, вялые автомобилисты. А если едешь быстро по городу, то приходится резко тормозить! Помочь в этом смогут специальные препараты и смазки деталей тормозной системы: торцы и задняя часть колодок смазывается медной пастой или керамическим спреем - это от заеданий, скрипа и для лучшего теплоотвода. Направляющие однопоршневых суппортов смазываем тем же. Для защиты тормозных цилиндров от ржавления и для плавности работы - силиконовый спрей под пыльники. Смазки ни в коем случае не наносятся на тормозные диски и рабочую поверхность колодок. Менять ли тормозную жидкость? Обязательно, ведь срок ее службы на мотоцикле редко превышает один год. DOT 4 от ABRO - оптимальный выбор: температура кипения 265 градусов, срок службы 2 года. О гидроприводе: сцепления часто сбываются, а напрасно. Та же коррозия в гидравлике мешает быстро и четко

переключать передачи. Рекомендации - заменить жидкость в гидроприводе. Карбюратор и вся топливная система далеко не всегда нуждается в переборке и ремонте, даже если есть существенные проблемы. В большинстве случаев помогают промывки, не только устраняющие загрязнения, но и защищающие от коррозии, удаляющие воду, очищающие клапана и камеру сгорания от нагара. Такие как Vergaser Reiniger от Ликви Моли. Защитить проводку и высоковольтную систему от влаги помогут спрей для электропроводки, жир для клемм аккумуляторов и универсальные препараты LM-40. Эти препараты хорошо удаляют окислы и улучшают электрический контакт, вытесняют влагу, металл, пластик, но и дают обработанным деталям глянец новых. Отдельно остановлюсь на консерван-

те моторного отсека. Он не только активно отталкивает воду, защищает резину, скутер не всегда приобретает с новыми шинами. Скутерная резина вообще недешевая. Что делать, если на покрышках протектора еще много, а резина уже задубела и имеет не лучший внешний вид? Есть и от этой «болезни» лекарство. Пена для ухода за покрышками. Состав не только смягчит резину, даст ей достойный внешний вид, предотвратит растрескивание и загрязнение. Этот, содержащий силикон состав рекомендуется наносить на протектора - он улучшает сцепление с асфальтом. Без комментариев... Быстро и без особых проблем мы привели в боевой вид матчасть. Работать будет хорошо и долго. Осталась небольшая малость - внешний вид, но это решается очень просто и быстро. Полироли для лаков и красок у ABRO есть любые, а для хрома и пластмассы составы просто исключительные по качеству. Короткий экскурс в косметику заканчивает очиститель шлемов и забрал с водоотталкивающим эффектом. Вступление в отрочество Вашего нового члена семьи завершилось. Долгой жизни! Шершавой дороги!

ПОДГОТОВКА МОТОЦИКЛА К СЕЗОНУ

**ТЕСТ-ДРАЙВ**

Практичный и относительно доступный 50-кубовый скутер, «полтинник». Проще говоря в Ростове-на-Дону можно купить в среднем от 20 до 40 тысяч рублей. За эти деньги вы получите либо не сильно подержанного «японца», выпуска 1995-2000 годов, либо нового «китайца». Причем, последний может предлагаться в довольно разных комплектациях и вариантах обвеса, как говорится, на любой вкус и цвет. Если же вы хотели бы оседлать настоящую новинку среди доступных скутеров, то представленная «ТД АВРО» новая модель из Поднебесной, Omax MT 50 QT-3 - довольно привлекательна по цене и может послужить неплохим транспортным средством для простаивающего в вечных пробках города.

МАЛЫШ «ОМАКС»

ЗА 28000 РУБЛЕЙ ВЫ ПОЛУЧИТЕ МЯГКУЮ ПОДВЕСКУ, СОВРЕМЕННЫЙ ОБЛИК, УДОБНОЕ СИДЕНЬЕ И МИНИМАЛЬНЫЙ РАСХОД ТОПЛИВА.

В комплектацию входит два комплекта ключей и инструкция по эксплуатации. Сигнализации и дистанционного запуска двигателя здесь не предусмотрено. Подведя итог знакомству, можно сказать следующее: скутер Omax MT 50 QT - практичный и недорогой.

Итак, знакомимся...

Не успел я добраться до мотомагазина, как небо почернело, и пошел сильный ливень. Видимо, не хотел новенький китайский скутер Omax MT 50 QT, чтобы его выкатывали на улицу и тестировали. А напрасно, аппарат оказался весьма достойным и, не побоюсь этого слова, доработанным китайцами до нужного уровня. Скутер, стоимостью 28000 рублей, приятно порадовал как в техническом плане, так и в плане комфорта. Несмотря на скромный объем моторчика с индексом 50, на нем установлено двухместное сиденье и полноценные подставки для ног обоих ездоков. У водителя перед глазами небольшой руль и интуитивно понятная панель приборов, на которой расположены спидометр и указатель уровня топлива, а также индикаторы света и сигналов поворотника. Причем поворотники красуются в верхней части руля и выполнены в стиле USA, т.е. не «разбиты» на правый и левый, а слиты в одно целое. Фары сидят чуть ниже, на угловатом носу китайского малыша, а внешность в целом чем-то напоминает японские модели Yamaha прошлых лет. Сзади расположен небольшой кофр для всякой полезной в дороге мелочи, такой как минералка

или учебник с лекциями. Под сиденьем спрятан бардачок. Пока я знакомился с новинкой визуально, дождь прекратил капать, и настало самое время прокатиться на Omax. Четырехтактный двигатель воздушного охлаждения легко заводится и радуется тихим и практически неслышным урчанием. Чуть газку, и скутер плавно набирает скорость, не досаждая вибрациями и колебаниями. Единственный недостаток - задний кофр на неровностях начинает раздражающе дребезжать, как будто не до конца прикручен. А в остальном претензий нет, едет приятно, не шумно, тормозит быстро и бензина «кушает» мало. На дороге Omax MT 50 QT держится устойчиво, мелкие неровности поглощают два задних масляных амортизатора. Резина на литых маленьких дисках не жесткая и в паре с «правильной» подвеской скутер едет очень мягко. Дисковый передний тормоз вентилируемый, сзади - «барабаны». Максимальная скорость, выдаваемая тремя лошадиными силами, колеблется в интервале от 55 до 65 км/ч. Собственно, на этой скорости на Omax вполне комфортно и большего как-то не хочется.

Размеры, мм: 1860/670/1075
Колесная база, мм: 1220
Вес, кг: 102
Максимальная нагрузка, кг: 100
Емкость топливного бака, л: 6,5

Двигатель одноцилиндровый,
четырёхтактный
Охлаждение воздушное
Мощность двигателя, л.с.
при об./мин.: 3/7500

Тормоза передние/задние
дисковый/барабанный
Подвеска передняя/задняя
телескопическая вилка/
масляные амортизаторы



ВЫСТАВКА

15-18 АПРЕЛЯ 2010
РОСТОВ-НА-ДОНУ



СПОРТ
ОТДЫХ
ЭКСТРИМ

ВЕРТОЛ
ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР EXPO

ПР. М. НАГИБИНА, 30. ТЕЛ. (863) 268-77-68
E-MAIL: SALES@VERTOLEXPO.RU; WWW.VERTOLEXPO.RU



ОБКАТКА

Необходимость обкатки

НОВОГО СКУТЕРА!!!

НЕОБХОДИМОСТЬ ОБКАТКИ Обкаткой называется процесс интенсивной приработки сопряженных поверхностей новых деталей – двигателя и трансмиссии. Продолжительность обкатки (выраженная в километрах) всегда устанавливается производителем скутера. При обкатке нового скутера не следует превышать нагрузку и скорость, указанные в инструкции. Некоторые думают, что в обкатке нуждались модели прошлых лет выпуска, а не современные скутеры. Это неверно: даже в парах трения новых деталей, изготовленных из соответствующих материалов с высоким качеством и точностью, в первое время эксплуатации происходит приработка поверхностей. За счет сглаживания микронеровностей повышается качество поверхности, снижается трение. В других деталях выбираются зазоры – происходит осадка резьбовых соединений, оплеток тросов, прокладок. Обкатку необходимо проводить и после ремонта двигателя – замены поршневых колец, поршня, цилиндра, коленчатого вала.

Первые 1000 км пробега наиболее важны для вашего скутера. Соблюдение рекомендаций в период обкатки скутера может увеличить максимальный срок службы и отличные технические характеристики вашего нового скутера. Комплектующие изготовлены из высококачественных материалов, но некоторые детали скутера можно окончательно подогнать друг к другу более точно только в период обкатки.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО МАКСИМАЛЬНОЙ НАГРУЗКЕ В ПЕРИОД ОБКАТКИ Информация указанная ниже показывает максимальные нагрузки, рекомендованные для работы в течение периода обкатки. Первые 800 км не выжимать ручку газа более чем на 1/2, максимальная скорость – 35 км/ч. Первые 1600 км не выжимать ручку газа более чем на 3/4, максимальная скорость – 45 км/ч.

РЕГУЛИРУЙТЕ НАГРУЗКУ НА ДВИГАТЕЛЬ Частота вращения двигателя должна быть разная, так же как и постоянная скорость. Для деталей, которые будут «загружены» и под давлением, необходимо снижать нагрузку и дать им возможность остыть – это помогает процессу обкатки деталей. Изменение нагрузки на двигатель в течение обкатки гарантирует хороший результат обкатки, тем не менее, не следует перегревать двигатель.

ИЗБЕГАЙТЕ ПОСТОЯННОЙ СКОРОСТИ При обкатке двигателя, нежелательно ездить на постоянно низкой или высокой скорости. Позвольте двигателю свободно набрать скорость в пределах рекомендованных максимальных ограничений (50 км/час), однако, не выжимайте полностью ручку газа на первые 1600 км.

ПОЗВОЛЬТЕ МОТОРНОМУ МАСЛУ ПОДГОТОВИТЬ ДВИГАТЕЛЬ ПЕРЕД ПОЕЗДКОЙ Необходимо дать время двигателю поработать на холостом ходу перед поездкой, после теплого или холодного запуска – это позволит смазочным материалам достигнуть всех критических узлов двигателя.

ВЫПОЛНИТЕ ПЕРВОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ Обслуживание после первых 1000 км – самое важное обслуживание для вашего скутера. В течение обкатки все узлы двигателя и детали отшлифуются, и отработанное масло будет заменено.

ПРЕДОСТЕРЕЖЕНИЕ: Обслуживание после первых 1000 км должно быть выполнено согласно рекомендациям. Обратите внимание на предостережение и рекомендации по эксплуатации.

МАСЛО И БЕНЗИН ПРИ ОБКАТКЕ Марки масла и бензина не зависят от пробега скутера и должны соответствовать инструкции. У нового скутера с двухтактным двигателем, оснащенным системой раздельной смазки, рекомендуется добавить небольшое количество масла в топливный бак. Дело в том, что система раздельной смазки отрегулирована на подачу такого количества масла, которое необходимо уже обкатанному мотору. При обкатке же масла требуется несколько больше. Добавляйте масло той же марки, которое залито в бочок системы раздельной смазки, а его количество следует определить из расчета 50-70 мл на пять литров бензина. После первых 300 км пробега проверьте затяжку креплений основных агрегатов, люфты и регулировки органов управления. Не должно быть подтекания масла из картеров четырехтактного мотора и редуктора привода колеса, топлива из системы питания, рабочих жидкостей из системы охлаждения и гидравлического привода тормозов.

СОВЕТЫ ПО УПРАВЛЕНИЮ СКУТЕРОМ.

ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ

ВНИМАНИЕ!

Перед запуском двигателя вы должны:

- проверить количество топлива и моторного масла;
- поставить скутер на центральную подставку;

ЗАМЕЧАНИЕ: Вы не можете использовать рычаг кик-стартера при убранном центральном упоре

Вставьте ключ в замок зажигания и поверните в позицию ON

Когда двигатель холодный, следует:

1. Нажать один из тормозных рычагов
2. Нажать кнопку стартера или нажать ногой на рычаг кик-стартера.
3. Прогреть двигатель, после того как он заведется.

Когда двигатель теплый:

1. Нажать один из тормозных рычагов
2. Открыть дроссельную заслонку на 1/8~1/4 оборота.
3. Нажать кнопку стартера или резко нажать ногой на рычаг кик-стартера.

ВНИМАНИЕ!

• СРАЗУ ЖЕ, ПОСЛЕ НАЧАЛА РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЯ, ОТПУСТИТЕ КНОПКУ СТАРТЕРА. ИНАЧЕ ДВИГАТЕЛЬ ИЛИ СТАРТЕР МОГУТ БЫТЬ ПОВРЕЖДЕНЫ.

• ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ РАЗРЯДКИ АККУМУЛЯТОРА, ЕСЛИ ДВИГАТЕЛЬ НЕ ЗАВОДИТСЯ ПОСЛЕ 5 СЕКУНД НАЖАТИЯ КНОПКИ СТАРТЕРА, ПОПЫТАЙТЕСЬ ЗАВЕСТИ ДВИГАТЕЛЬ, ИСПОЛЬЗУЯ РЫЧАГ КИК-СТАРТЕРА.

Если двигатель не запускается после нескольких попыток, поверните рукоятку управления дросселем на 1/8 – 1/4 и попытайтесь снова. Рукоятку необходимо отпустить сразу же после начала работы двигателя.

НАЧАЛО ДВИЖЕНИЯ

1. Снимите скутер с центральной подставки или уберите боковой упор.
2. Сядьте на скутер.

Держась за рукоятки двумя руками сядьте на сиденье с левой стороны. Сделайте упор на левую ногу. Продолжайте нажимать рукоятку заднего тормоза.

ВНИМАНИЕ!

ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПОВОРАЧИВАТЬ РУКОЯТКУ УПРАВЛЕНИЯ ДРОССЕЛЕМ, ДО ТОГО ВРЕМЕНИ, КАК ВЫ БУДЕТЕ ГОТОВЫ НАЧАТЬ ДВИЖЕНИЕ.

3. Оглянитесь или посмотрите в зеркала, чтобы убедиться, что нет опасности для начала движения.

Перед началом движения включите левый указатель поворотов. Оглянувшись, убедитесь в безопасности начала движения. Вы должны держать нажатой рукоятку заднего тормоза до самого начала движения.

ВНИМАНИЕ!

ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ СЛЕДУЕТ УДЕЛИТЬ ТРАНСПОРТУ ПРИБЛИЖАЮЩЕМУСЯ СЗАДИ.

4. Начало движения.

Отпустите рычаг тормоза и, плавно поворачивая на себя рукоятку управления дросселем, постепенно набирайте скорость.

ВНИМАНИЕ!

РЕЗКИЙ ПОВОРОТ ДРОССЕЛЬНОЙ РУКОЯТКИ МОЖЕТ СЛУЖИТЬ ПРИЧИНОЙ РЫВКА И ДАЖЕ ПЕРЕВОРОТА СКУТЕРА.

РЕГУЛИРОВКА СКОРОСТИ

Скорость скутера регулируется поворотом дроссельной рукоятки.

Поверните для увеличения скорости. Рекомендуется поворачивать плавно. Отпустите рукоятку для снижения скорости.

Рекомендуется отпускать быстро.

ПРИМЕНЕНИЕ ТОРМОЗОВ

1. Рекомендуется совместная работа переднего и заднего тормозов.

- Отпустите дроссельную рукоятку и нажмите рычаги тормозов.
- Рекомендуется плавное снижение скорости путем постепенного нажатия на рычаги тормозов.

ВНИМАНИЕ!

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТОЛЬКО ПЕРЕДНЕГО ИЛИ ЗАДНЕГО ТОРМОЗОВ МОЖЕТ ВЫЗВАТЬ ЗАНОС.

РЕЗКОЕ ТОРМОЖЕНИЕ ИЛИ КРУТОЙ ПОВОРОТ ЯВЛЯЮТСЯ ОСНОВНОЙ ПРИЧИНОЙ ЗАНОСОВ ИЛИ ПАДЕНИЙ И ПОТОМУ КРАЙНЕ ОПАСНО.

2. Следует быть особо внимательным в дождливый день и при езде по снегу.

• Влажная или мокрая поверхность дороги таит опасность. Избегайте крутых поворотов при наборе скорости. Соблюдайте дистанцию перед впереди идущим транспортом. Имейте в виду, что тормозной путь на мокрой дороге увеличивается, кроме того появляется вероятность заноса. Скутер легко заносит на мокрой дороге, поэтому будьте внимательны и готовы в любое время затормозить.

3. Проверяйте тормоза после поездки по лужам или после того как колеса облило водой. После попадания воды на тормозные колодки эффективность торможения может уменьшиться. Если это произошло, снизьте скорость и несколькими торможениями просушите колодки. Пользуйтесь тормозами осторожно, прежде чем к ним не вернется нормальная эффективность.

ОСТАНОВКА И СТОЯНКА

1. Включите заблаговременно сигнал поворота. Перед поворотом к обочине заблаговременно предупредите другой транспорт включением сигнала поворота. Отпустите рукоятку управления дросселем и, одновременно, нажмите рычаги тормозов. Загоревшийся стоп-сигнал предупредит транспорт движущийся сзади.

2. Заглушите двигатель, повернув ключ зажигания в положение OFF.

3. Поставьте скутер на упор. Остановив скутер, поставьте его на боковой упор или центральную подставку. Убедитесь, что не создаете помехи движению транспорта или пешеходов.

ВНИМАНИЕ!

НИКОГДА НЕ ОСТАВЛЯЙТЕ СКУТЕР НА СКЛОНЕ, НА ГОРЯЧЕМ МЯГКОМ АСФАЛЬТЕ ИЛИ НА РЫХЛОЙ ПОВЕРХНОСТИ, ОН МОЖЕТ УПАСТЬ.

4. Когда вы на время оставляете скутер, даже на короткое время, запирайте замок руля для предотвращения возможной кражи.



ремонт

РЕМОНТ СИСТЕМЫ НА ПРИМЕРЕ



Иван Ксенофонтов, Борис Дахновский

Ближайший **ПУТЬ К КАРБЮРАТОРУ СКУТЕРА** – через люк в дне бардачка, что под сиденьем водителя. Но ближайший не значит самый простой. Да, когда его крышка снята, карбюратор виден, вернее, видна часть его защитного кожуха. Как не крути, а чтобы добраться до винтов регулировки холостого хода придётся снять левую боковую облицовку. В отверстии люка хорошо виден корпус лепесткового клапана и насос раздельной смазки. Но толку от этого тоже мало.

Разъединить шланги ещё можно, а вот надёжно их соединить, орудуя руками в небольшом отверстии люка, непросто. Так же и со свечей. Как сказал поэт: «Видит око, да зуб неймёт». Единственная легкодоступная деталь – катушка зажигания.

Как до него добраться?



Через лючок в бардачке под сиденьем можно посмотреть на карбюратор (фото слева), или колпачек свечи (фото справа), но работать в тесном пространстве трудно.

Посмотрев на всё это, мы решили отсоединить весь силовой агрегат. На деле это немногим дольше, чем прочитать этот текст. И не прогадали. Для этого нужно лишь открутив гайку вынуть ось и отсоединить один конец амортизатора. Ещё радует то, что ни глушитель, ни заднее колесо откручивать нет необходимости. Но перед этим нужно отсоединить тросы за-



днего тормоза и дроссельной заслонки, шланги идущие от бензо- и маслябака (шланг, по которому течёт масло нужно тут же заглушить, чтобы не образовалась масляная лужа) и разъединить все разъёмы проводов, идущих к двигателю. В нашем скутере их оказалось семь. Все они выполнены по-разному, чтобы при сборке не перепутать. Но, на всякий случай, на своём аппарате проверьте, вдруг предыдущие хозяева изменили проводку? Не забудьте отсоединить и провод массы. У большинства скутеров центральная подставка находится на силовом агрегате. Поэтому, ещё до того как скутер лишится мотора, установите его на какую-нибудь надёжную подставку.



Чтобы отсоединить силовой агрегат нужно вынуть ось, на которой он качается, открутив её гайку и демонтировав амортизатор.

Чтобы отсоединить трос «газа» от карбюратора нужно снять крышку, прикрывающую привод дроссельной заслонки (довольно редкая конструкция), открутив крепящие её винты. Затем ослабьте натяжение троса, повернув рычаг привода заслонки, и выньте бобышку, пропустив трос через прорезь в ней.

Чтобы добраться до карбюратора, нужно сначала снять воздушный фильтр. Его корпус крепится к силовому агрегату тремя болтами. Открутите их и ослабьте хомут, который притягивает его патрубок к карбюратору. После предыдущего обслуживания фильтрующего элемента скутер прошёл около 500 км (рекомендуемый инструкциями пробег), сразу разберите корпус (у нашего аппарата он стянут пружинными скобами), промойте и пропитайте новой смазкой.

Расположение шлангов системы питания: 1-бензошланг; 2-дренажный шланг; 3-масляный насос; 4-штуцер, на который надевается шланг, подводящий масло к насосу; 5-шланги подачи масла в двигатель; 6-шланг по которому из впускного канала к насосу подаётся разрежение.



Расположение винтов регулировки: 1 - сливной винт; 2 - винт регулировки оборотов холостого хода; 3 - винт регулировки качества бензовоздушной смеси на холостом ходу.



Теперь можно демонтировать карбюратор. У большинства скутеров он крепится через резиновый патрубок, изолирующий его от вибрации двигателя, но в нашем случае он прикручен непосредственно к патрубку. Болты крепления расположены неудобно и есть соблазн снять его вместе лепестковым клапаном (его крепёж более доступен). Но в этом случае придётся потревожить шланги системы смазки. Поэтому, лучше потрудиться и снять один карбюратор. Проверьте, есть ли хомуты на бензошланге – на заводе их могли не установить. Пока материал шланга «свежий», он и без них будет «держаться» бензин. Но хозяину скутера «со стажем» лучше подстраховаться, затянув его хомутами.

ПИТАНИЯ СКУТЕРОВ «ВМ АКЦИОН».

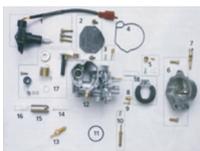
Карбюратор

В карбюраторе скутера есть несколько систем, нуждающихся в контроле и регулировке: система холостого хода, пусковое устройство, подогрев карбюратора и поплавковый механизм.

Винт регулировки количества смеси (оборотов холостого хода) находится снаружи карбюратора, а винт качества (количества топлива) — под крышкой, которую мы сняли, когда отсоединяли трос привода дроссельной заслонки. На заводе винт качества смеси закручивают до упора, а за тем откручивают на полтора оборота. Изменять эту регулировку без необходимости не следует. Если всё же она возникнет, помните — откручивая его вы обогатите смесь, а закручивая — обедните.

Состав смеси на средних нагрузках можно отрегулировать поднимая или опуская иглу дроссельной заслонки. На заводе стопор иглы устанавливают во вторую сверху проточку, но подношенный двигатель может потребовать обогащенной смеси. Чтобы вынуть золотник, снимите крышку привода дроссельной заслонки и пусковое устройство. Затем, поджимая рычаг, за который тянет трос, открутите винт на рычаге тянущем дроссельную заслонку. Выньте вал привода и дроссельную заслонку с рычагом. Когда будете отсоединять рычаг от заслонки, следите за пружинкой — она так и норовит «отстрелиться». Чтобы добраться до иглы, выньте пластмассовую заглушку из золотника. На ней есть выступы, которыми эта деталь фиксируется в проточке золотника. От старости пластмасса может стать хрупкой, поэтому будьте осторожны — не сломайте её. После перестановки соберите карбюратор в обратном порядке.

Пусковое устройство карбюратора



Карбюратор скутера VM Action: 1 - верхняя крышка карбюратора со встроенным пусковым устройством и крепежом; 2 - крышка привода дроссельной заслонки; 3 - винт качества холостого хода; 4 - прокладка топливной камеры; 5 - игольчатый клапан; 6 - крышка поплавковой камеры; 7 - сливной винт; 8 - главный топливный жиклер; 9 - жиклер холостого хода; 10 - винт оборотов холостого хода; 11 - кольцо, уплотняющее стык карбюратора и лепесткового клапана; 12 - корпус карбюратора; 13 - обогреватель; 14 - дозирующая игла; 15 - золотник; 16 - заглушка; 17 - механизм привода дроссельной заслонки; 18 - поплавков с осью.

ра работает так. При включении зажигания подаётся ток к обогревателю детали, схожей по принципу работы с автомобильным термостатом. В холодном состоянии находящееся в ней вещество занимает малый объём, поэтому игла пускового устройства втянута во внутрь и путь дополнительному топливу открыт. Оно через специальную трубку поступает из поплавковой камеры в диффузор. Нагреваясь, вещество в «термостате» расширяется, выталкивая иглу. Благодаря её конусообразной форме, кольцевой зазор между ней и трубкой, по мере прогрева, плавно уменьшается, пока не исчезнет совсем. К этому моменту двигатель уже прогреется и надобность в дополнительном обогащении смеси отпадёт. Если ваш скутер плохо заводится, «не держит обороты» при прогреве, или отчаянно «богатит» при прогревом двигателе — значит что-то неладно в пусковом устройстве. Снимите крышку поплавковой камеры и увидите длинную трубку. Она предназначена для подачи топлива в пусковое устройство. Наденьте на неё шланг и попробуйте в него подуть. При «холодном» карбюраторе воздух должен проходить свободно. Если нет — неисправен термостат. Подайте 12 В на клемму пускового устройства. Через 5-6 минут воздух должен перестать проходить. Если же проходит, либо виноват термостат, либо что-то произошло в электрической части. Процесс проверить электрику — с неё и начинайте. Включите зажигание и проверьте вольтметром (или



Пусковое устройство: 1 - корпус, в котором расположены нагреватель и термостат; 2 - запорный цилиндр; 3 - дозирующая игла

Чтобы добраться до дозирующей иглы, нужно вынуть пластмассовую заглушку. Для этого прижмите ее выступы тонкой отверткой через щель золотника.



Проверка работы пускового устройства. Через 5-6 минут после подачи



12 В на его клемму через шланг, надетый на трубку подачи топлива в пусковое устройство, воздух проходить не должен.

лампочкой), подаётся ли ток к карбюратору (если отсутствует аккумулятор, заведите двигатель или подайте в систему питания 12 вольт постоянного тока от какого-либо внешнего источника). Если прибор покажет 0 В (а лампа не загорится) — ищите обрыв в проводке скутера. Далее, проверьте омметром сопротивление между клеммами, пускового устройства (если клемма одна, то между ней и корпусом). Эта величина должна уложиться в пределы от 4 до 45 Ом. В нашем случае прибор показал 40,5 Ом. Если прибор покажет «бесконечность» — ищите обрыв в пусковом устройстве, 0 Ом — ищите замыкание. Неисправности в поплавковом механизме обычно возникают у «пожилых» скутеров. Чаще всего они связаны с износом игольчатого клапана. Проверить его можно не снимая крышку поплавковой камеры, только слейте сначала из неё бензин. Для этого подставьте под сливной шланг какую-нибудь ёмкость и открутите сливной болт. Затем, переверните карбюратор и наденьте носик резиновой груши на штуцер, в который подаётся топливо. Нажмите на грушу и отпустите. При исправном клапане она должна оставаться сжатой не менее 30 секунд. Если же она постепенно наполняется воздухом — возможно между иглой и седлом клапана что-то попало.

**ремонт**

Разберите этот узел и прочистите детали. Если это не помогло – узел пора менять. Иногда некоторым умельцам удаётся придержать иглу к седлу, но это работа требует навыка и не каждому под силу.

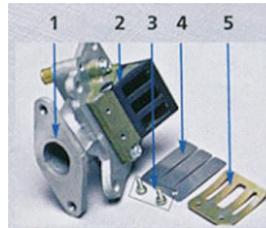
По мере износа игольчатого клапана, он запирается при всё более высоком положении поплавка. При этом бензовоздушная смесь обогащается, а работа карбюратора разлаживается. Положение поплавка проверяется так. Поднимите карбюратор, чтобы плоскость разъёма поплавковой камеры приняла вертикальное положение. Поплавок при этом должен лишь чуть прижимать язычком подпружиненный стерженёк (или шарик) на игле, не утапливая. При этом риска на поплавке должна быть параллельна плоскости разъёма. Чтобы добиться правильного положения поплавка, подогните язычок в ту или иную сторону. В этом карбюраторе ещё есть подогреватель. Воздух, проходя через щель дроссельной заслонки, из-за перепада давлений охлаждается. Топливо, испаряясь, тоже отбирает у него тепло. Если на улице прохладно, а влажность высока (обычная осенняя погода), вокруг отверстий системы холостого хода может образоваться лёд. Естественно, работа карбюратора нарушится. Чтобы этого не происходило, в районе системы холостого хода установлен подогреватель. Обслуживания он не требует. Чтобы убедиться в его работоспособности, проверьте его сопротивление. В этом карбюраторе оно должно быть около 14 Ом.

ЛЕПЕСТКОВЫЙ КЛАПАН

Неисправность лепесткового клапана проявляется в трудном запуске двигателя и плохой его работе на малых оборотах. Если вы решили проверить состояние лепестков клапана, чтобы не тревожить лишний раз масляные шланги, лучше его демонтировать вместе с масляным насосом. Обычно все дефекты лепестков сосредоточены на их краях, у вершины пирамиды клапана. Внимательно осмотрите (может даже с лупой) эти места. Трещины, сколы или расслоения не допустимы. Проверьте, плотно ли прилегают лепестки к посадочной поверхности. От старости или при «неправильном» тюнинге (когда бездумно отгибается ограничитель) они деформируются, и работа клапана нарушается. Заодно проверьте, насколько отогнута пластина ограничителя («правильный» размер можно найти в инструкциях по ремонту). Запомните, с отогнутым на большую, но строго определённую величину и с заданной кривизной ограничителем, можно использовать только специально предназначенные для тюнинга лепестки, из более прочного (и более дорогого) материала! На некоторое время бывшую герметичность можно восстановить, перевернув лепестки, но их материал уже состарился, и как долго проработают эти детали неизвестно. Поэтому, после такого «ремонта» сразу приступите к поиску новых деталей. При их замене обязательно смажьте крепящие винты резьбовым герметиком.

СИСТЕМА СМАЗКИ

От масляного насоса к корпусу лепесткового клапана идут два шланга, причём, один раздваивается. Масло по раздвоенному



Лепестковый клапан: 1 - выпускной патрубков; 2 - корпус лепесткового клапана; 3 - винты крепления лепестков и ограничителя; 4 - лепестки; 5 - ограничитель хода лепестков.



Проверьте, насколько отогнут ограничитель (показан стрелкой), сравните кривизну загиба с той, что указана в инструкции.

шлангу поступает к каналам, идущим к коренным подшипникам коленвала, а «одиноким» нужен для того, чтобы разрежение во-впускном тракте поступило в масляный насос. Так этот узел «узнаёт» о нагрузке на двигатель и подаёт соответствующее количество масла, если нужно отсоединить какой-либо шланг, перед этим сдвиньте жёсткую пластиковую трубку с его края, которым он надет на соответствующий штуцер.

Штуцер посредине лепесткового клапана имеет клапан. Он должен пропускать воздух только в сторону цилиндра. Чтобы проверить его состояние наденьте на него шланг и подуйте через него туда и обратно.

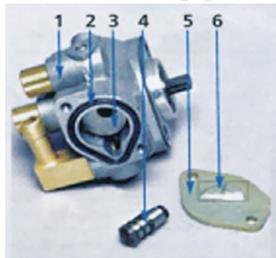
Работает насос так. Через редуктор, расположенный в картере двигателя, вращение от коленвала передаётся к валу масляного насоса плунжерного типа, а затем, на цилиндр, в котором расположен плунжер. Пружина прижимает эту деталь к выступам на крышке (см. фото). Когда цилиндр вращается, плунжер при каждом обороте скользит по этим выступам, выталкивая по шлангам очередную порцию масла в двигатель. Этот узел, как правило, работает безотказно, а срок его службы дольше жизни силового агрегата. Если же с ним что-то произошло, не пытайтесь заниматься ремонтом самостоятельно – обратитесь в мастерскую.



Установка масляного насоса. Лопатка на валу насоса (1) должна располагаться напротив прорези (2) в приводе

Когда будете снимать и устанавливать насос на место, старайтесь, чтобы во входной канал не попали пузырьки воздуха. Современные насосы, конечно, его прокачают, но в этот момент смазка не будет поступать в двигатель.

Чтобы не сломать лопатку на валу насоса, при его установке, совместите её с прорезью в приводе.



Масляный насос: 1 - корпус; 2 - уплотнительное кольцо; 3 - вращающийся цилиндр; 4 - плунжер; 5 - крышка; 6 - выступы на крышке, выполняющие функцию кулачка

Собирается скутер в обратном порядке.

СКУТЕР В ЗАКОНЕ

Прежде чем оседлать скутер следует помнить, что скутерист - это полноправный (или почти полноправный) участник движения и следовательно обладает определенными правами и обязанностями. Прежде всего стоит ознакомиться с пунктами ПДД так или иначе связанных со скутером:

1. Общие положения

1.1. В Правилах используются следующие основные понятия и термины: «Мопед» — двух- или трехколесное транспортное средство, приводимое в движение двигателем с рабочим объемом не более 50 куб.см. и имеющее максимальную конструктивную скорость не более 50 км/ч. К мопедам приравниваются велосипеды с подвесным двигателем, мокики и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками.

«Мотоцикл» — двухколесное механическое транспортное средство с боковым прицепом или без него. К мотоциклам приравниваются трех- и четырехколесные механические транспортные средства, имеющие массу в снаряженном состоянии не более 400 кг.

2. Движение по автомагистралям

2.1. На автомагистралях запрещается:

движение пешеходов, домашних животных, велосипедов, мопедов, тракторов и самоходных машин, иных транспортных средств, скорость которых по технической характеристике или их состоянию менее 40 км/ч.

3. Пользование внешними световыми приборами и звуковыми сигналами

3.1. При движении в светлое время суток с целью обозначения движущегося транспортного средства ближний свет фар должен быть включен: на мотоциклах и мопедах.

4. Дополнительные требования к движению велосипедов, мопедов, гужевых повозок, а также прогону животных:

4.1. Управлять велосипедом, гужевой повозкой (санями), быть погонщиком вьючных, верховых животных или стада при движении по дорогам разрешается лицам не моложе 14 лет, а мопедом — не моложе 16 лет.

4.2. Велосипеды, мопеды, гужевые повозки (сани), верховые и вьючные животные должны двигаться только по крайней правой полосе в один ряд, возможно правее. Допускается движение по обочине, если это не создает помех пешеходам.

4.3. Водителям велосипеда и мопеда запрещается:

— ездить, не держась за руль хотя бы одной рукой;

— перевозить пассажиров, кроме ребенка в возрасте до 7 лет на дополнительном сиденье, оборудованном надежными подножками;

— перевозить груз, который выступает более чем на 0,5 м по длине или ширине за габариты, или груз, мешающий управлению;

— поворачивать налево или разворачиваться на дорогах с трамвайным движением и на дорогах, имеющих более одной полосы для движения в данном направлении.

Запрещается буксировка велосипедов и мопедов, а также велосипедами и мопедами, кроме буксировки прицепа, предназначенного для эксплуатации с велосипедом или мопедом.

Отдельно следует обсудить, как на практике применяется нормативно-правовое регулирование в отношении скутеров. В российском ПДД есть термин «мопед», однако он приравнен к «Немеханическим» транспортным средствам, отсюда следует, что водитель мопеда НЕ обязан иметь при себе права. Ведь, согласно пункту 2.1, обязанность иметь при себе права возлагается только на водителей механических транспортных средств. Итак, управлять 50-кубовыми можно без регистрации и «прав». Хотя уже во всех странах Европы ввели обязательную регистрацию скутеров и необходимость иметь водительское удостоверение.

Пункт 4.1 ПДД, предусматривает возможность местным органам исполнительной власти принимать нормативные акты, согласно которым водителей мопедов и скутеров могут обязать иметь при себе водительское удостоверение. Единственная попытка воспользоваться данным правом была предпринята в Москве. Постановление мэра Москвы «О порядке допуска к участию в дорожном движении в городе Москве водителей мопедов» вступило в силу с 1 января 2005 г.. Однако пока все ограничивается выдачей разрешения на право управления 50-кубовыми мопедами или скутерами в городе Москве т.е. так называемых «мопедных прав». А ждать каких-либо коренных изменений в законодательстве пока не приходится.



ремонт

Транс и миссия

Обслуживание и ремонт трансмиссии «цепных» скутеров. Многие владельцы и не подозревают, что в «ноге» их скутера может стать не классический клиноремный вариатор, а цепная передача. В инструкции по эксплуатации написано мало, а о ремонте и вовсе ни слова. Постараемся восполнить пробел.

Пара слов о конструкции. Передача состоит из двух звездочек (ведущей и ведомой), роликовой цепи и двух успокоителей. Ведущая звездочка закреплена на барабане центробежного сцепления. Когда двигатель заглушен или работает на холостом ходу, барабан не связан с цапфой коленчатого вала. Когда вы повысите обороты коленчатого вала двигателя, колодки сцепления, расположенные на цапфе, разойдутся и благодаря силе трения передадут крутящий момент на барабан сцепления и ведущую звездочку цепной передачи. Ведомая звездочка жестко закреплена на валу редуктора заднего колеса. Цепь, соединяющая звездочки, втулочно-роликовая.

Когда выкрутите болт из контрольного отверстия, оттуда должно потечь масло.



Чтобы слить масло, открутите сливную пробку в задней части кожуха трансмиссии.



Заливная горловина закрыта пластмассовой резьбовой пробкой. Рядом выбиты цифры - приблизительная вместимость кожуха.

Чтобы мотор не впал в бессрочный транс, и цепь служила дольше, трансмиссия закрыта



герметичным кожухом, а он частично заполнен маслом. Ваша миссия - периодически проводить техобслуживание, а оно сводится: первое, к контролю за уровнем масла, и второе - вовремя его менять. Проверять уровень масла нужно после длительной стоянки или если обнаружите потеки на кожухе. Но первый раз загляните в него сразу после

покупки скутера. Установите «табуретку» на центральную подставку на горизонтальной площадке. Выкрутите винт из контрольного отверстия - оно расположено чуть ниже середины крышки кожуха. Если уровень в норме, масло из него должно потечь тонкой струйкой. Не течет? Чуть наклоните скутер на себя. Опять «сухо»? Значит, долейте масло - оно должно быть той же марки, что уже залито. Если же масло меняете, можно использовать любое моторное. Единственное, что оговаривает изготовитель, его вязкость - 10W40. Выкрутите пробку в задней верхней части кожуха. На его отливке обычно указано, сколько масла нужно залить, но приблизительно. В нашем случае - 450 мл. Но если по уму, - заполняйте кожух до момента, пока масло не начнет переливаться из контрольного отверстия.

Перед разборкой трансмиссии масло слейте. Открутите пробку, расположенную внизу его задней части. К сожалению, это не самая низшая точка кожуха. Немного масла (около 70 мл) останется в приливе передней части и вытечет, как только вы открутите винты крепления крышки. Будьте наготове: переставьте емкость, в которую сливали масло, к этому месту, и заранее запаситесь тряпками или ветошью, чтобы вытереть лужицы.

Снимите крышку полости, в которой расположен масляный насос...

...и демонтируйте сам насос.



Крышку редуктора с механизмом кикстартера без надобности не разбирайте: не соберете.

Масляный насос системы раздельной смазки расположен в задней части «ноги» под отдельной крышкой.

Снимите эту крышку. Не трогая масляные шланги, открутите болты крепления насоса, выньте его из посадочного места и отведите вверх. Затем снимите крышку корпуса трансмиссии.

Рычаг кикстартера, в принципе, можно не трогать, но мы его демонтировали - без него удобнее откручивать винты крышки. Эти винты разные по длине - при сборке не перепутаете.

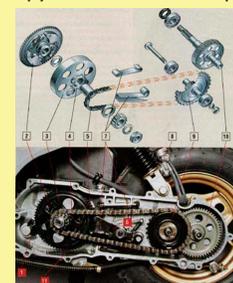
Открутив винты крышки кожуха, обстучите ее киянкой или деревянным брусом - легче отделится. Под ней установлена картонная прокладка - постарайтесь ее не повредить. Когда крышку снимете, увидите механизм

кикстартера: обследуйте его. Если не заметили ничего, вызывающего настороженность, отложите узел в сторону. Осмотрите цепной привод - цепь, два ее успокоителя и зубья звездочек. Эти детали не должны быть поврежденными. Определите величину люфта цепи. Если ее можно оттянуть больше чем на 10 мм от условной прямой линии, замените; отремонтировать ее нельзя (многие по невежеству укорачивают на пару звеньев). Снять цепь можно двумя способами: демонтировав ведомую или же ведущую звездочки вместе с центробежным сцеплением.

Чтобы снять ведомую, удерживая при этом выступающий конец болта пассатижами, открутите (ключом «на 10») гайку. Демонтировать ведущую звездочку нужно в случае, если хотите осмотреть или заменить детали центробежного сцепления. Для этого заклиньте жалом отвертки зубчатый венец шестерни пускового механизма и открутите гайку ключом «на 17». Под гайкой - храповая шестерня кикстартера и еще несколько деталей. Запомните, как они расположены, чтобы не перепутать при сборке последовательность их установки.

Так выглядит трансмиссия:

- 1 - шестерня электростартера;
- 2 - основание с грузиками;
- 3 - барабан центробежного сцепления;
- 4 - ведущая звездочка;
- 5 - цепь;
- 6 - рычаг механизма блокировки заднего колеса при запуске кикстартером;
- 7 - успокоители;
- 8 - масляный насос;
- 9 - ведомая звездочка с ведущей шестерней редуктора (шестерня на снимке не видна);
- 10 - ведомая шестерня редуктора;
- 11 - полость, где остаётся масло при выкрученной сливной пробке.



Снимите с шейки коленчатого вала ведущую звездочку, выполненную одним целым с барабаном сцепления, а затем основание сцепления с грузиками. Осмотрите детали, чтобы убедиться в том, что:

- грузики не болтаются на осях;
- рабочая поверхность грузиков не изношена и без повреждений;
- пружины с усилием сжимают грузики;
- на рабочей поверхности барабана сцепления нет трещин или выработки;
- зубья звездочки не изношены, без заусенцев или других повреждений.

Детали с перечисленными дефектами замените. Сборка - в обратной последовательности. Перед установкой крышки протрите прокладку от масла, осмотрите ее. Обнаружьте повреждения - замените. Винты крепления крышки затяните «по кругу» в несколько приемов, не прикладывая чрезмерных усилий. Как залить масло, - описано выше.

Чтобы открутить гайку крепления барабана центробежного сцепления, нужно заклинить барабан отверткой.

Успокоители цепи свободно надеты на приливы картера и придавлены его крышкой.

Открутив гайки, снимите блок ведомой звёздочки и ведущей шестерни.

Перед установкой масляного насоса на место, осмотрите

шланги - не перетерлись ли они в местах перегиба об острый угол? Для себя отметьте: при такой конструкции привода маслонасос подает масло в двигатель только на ходу, когда крутится заднее колесо. Работающий двигатель при остановке скутера смазывается остатками масла, но их надолго не хватит. Поэтому не давайте мотору долго работать, когда скутер недвижим - сразу после остановки заглушите.

Вообще-то, цепная трансмиссия надежна и долговечна. Если ее не «насиловать» перевозкой чрезмерных грузов и не «козлить» на каждом светофоре, не забывая проверить уровень масла, то «радости», связанные с ее ремонтом, обойдут вас стороной.



ABRO®



АВТОКОСМЕТИКА И АВТОХИМИЯ ИЗ США

Широкий ассортимент средств по уходу и обслуживанию автомобиля

ЛУЧШЕЕ качественно • НИЗКИЕ цены



**Оптово-розничная продажа автокосметики и автохимии
торговой марки «ABRO»**

г. Ростов-на-Дону,
ул. Доватора, 153,
т. 8 (863) 2924545,
т/ф. 8 (863) 2979696;
www.abro-don.ru

г. Москва,
ул. Донецкая, 30
т. 8 (495) 7755910,
8 (495) 7755911

г. Санкт-Петербург,
ул. Черняховского, 17,
т. 8 (812) 7646116,
8 (812) 3250997;
www.abro.ru

реклама



НЕОБХОДИМО ЗНАТЬ!

ПРИНЦИП РАБОТЫ

Уже давно производители устанавливают 4-тактные двигатели на скутера. Новые китайские скутера тоже оснащаются четырехтактным ДВС

Изобретатель 4-тактного двигателя внутреннего сгорания (как впрочем, и двухтактного) немец Николаус Август Отто (1832-1891). Поэтому ДВС иногда называют двигателем Отто.

Из соображений экономичности, все больше скутеров оснащается четырехтактными двигателями. Хотя эти моторы при одинаковом объеме цилиндра уступают по мощности двухтактным, они обладают своими преимуществами:

- ЭКОНОМИЧНОСТЬ РАСХОДА ТОПЛИВА
- НАДЕЖНОСТЬ
- ПРОСТОТА ОБСЛУЖИВАНИЯ
- ЧЕТЫРЕХТАКТНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ РАБОТАЕТ ТИШЕ И УСТОЙЧИВЕЙ.

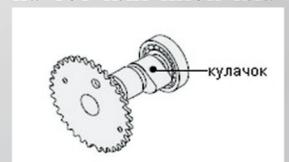
В отличие от двухтактного двигателя, в котором смазка коленвала, подшипников коленвала, компрессионных колец, поршня, пальца поршня и цилиндра осуществляется благодаря добавлению масла в топливо; коленвал четырехтактного двигателя находится в масляной ванне. Благодаря этому Вам не надо смешивать бензин с маслом или доливать масло в специальный бачок (на моделях двухтактных скутеров с отдельной системой смазки). Достаточно залить чистый бензин в топливный бак и можно ехать, при этом отпадает необходимость покупки специального масла для 2-тактных двигателей. Так же на зеркале поршня и стенках глушителя и выхлопной трубы образуется значительно меньше нагара. К тому же, в 2-тактном двигателе происходит выброс топливной смеси в выхлопную трубу, что объясняется его конструкцией. К незначительным недостаткам, которые с лихвой окупаются достоинствами, можно отнести работы по регулировке теплового зазора клапанов и время разгона скутера с места, которое несколько больше, чем у двухтактных мопедов. Последнюю проблему можно устранить оптимальной настройкой вариатора и центробежного сцепления.

ОПИСАНИЕ УСТРОЙСТВА И РАБОТЫ ЧЕТЫРЕХТАКТНОГО ДВИГАТЕЛЯ СКУТЕРА.

На коленвале установлена ведущая звездочка, обеспечивающая (через цепь) вращение распределительного вала, находящегося в головке цилиндра. Этот вал определяет, когда должен быть открыт или закрыт один из двух клапанов (клапаны впуска и выпуска), в зависимости от положения поршня.

На распредвале находятся кулачки, которые задействуют коромысла клапанов (на схеме изображен распределительный вал).

Коромысла нажимают на тот или иной клапан, открывая его.



ЧЕТЫРЕХТАКТНОГО

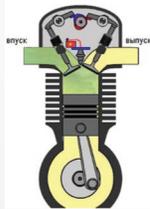
(двигателем Отто). Об устройстве и принципе работы этого двигателя, а так же об отличиях 4-тактного мотора от 2-тактного написано в этой статье.

Между регулировочным болтом коромысла и клапаном должен быть зазор, так называемый тепловой зазор. При нагревании металл расширяется, и если тепловой зазор мал или его нет совсем, то клапаны не будут плотно закрывать впускной или выпускной каналы, поэтому так важно регулировать зазор клапанов. Выхлопные газы горячее топливной смеси, и выпускной клапан нагревается (а следовательно и расширяется) больше, чем впускной. Этим объясняется разница зазоров на впускном и выпускном клапанах.

Принцип работы двигателя внутреннего сгорания изучают в школе, но я все же опишу его.

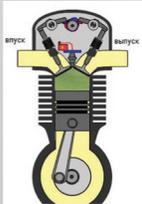
Первый такт, впуск.

Поршень идет вниз, клапан впуска открывается, и топливная смесь поступает из карбюратора в цилиндр. Когда поршень достигает нижнего положения, клапан впуска закрывается.



Второй такт, сжатие.

Поршень идет вверх, топливная смесь сжимается.



Когда поршень находится в нескольких миллиметрах от верхней мертвой точки (ВМТ), свеча воспламеняет топливо, сжатое поршнем.

Третий такт, рабочий ход (расширение).

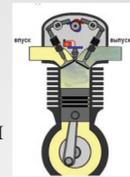
После воспламенения горячего оно сгорает, горячие газы быстро расширяются, толкая поршень вниз (оба клапана закрыты).



Четвертый такт, выпуск.

По инерции коленвал продолжает свое враще-

ние (для равномерности вращения на коленвале установлены грузы - щеки коленвала), поршень идет наверх. Одновременно открывается выпускной клапан, и отработавшие газы выходят в выхлопную трубу. При достижении поршнем ВМТ, выпускной клапан закрывается.



Далее повторяются все четыре такта.

Хотелось бы еще коротко описать принцип работы двухтактного двигателя, для сравнения. Как следует из названия, этот мотор имеет только два такта.

Первый такт. Поршень идет вверх, сжимая топливную смесь в камере сгорания. Происходит воспламенение смеси (не достигая ВМТ). Когда поршень находится в ВМТ, впускные окна в стенке цилиндра открыты, благодаря этому топливная смесь поступает в кривошипную камеру (из-за разницы давления, в камере оно ниже).

В четырехтактном же двигателе выпускной канал закрывается клапаном, поэтому установка тюнингованного глушителя, рассчитаного на двухтактники, ничего (кроме шума) не принесет.

Второй такт, рабочий ход. Расширяющиеся газы толкают поршень вниз. Когда он находится внизу, он открывает выпускные и впускные (здесь – окно канала, связывающего кривошипную камеру и цилиндр) окна. Так как газы выходят в сторону меньшего сопротивления, т.е. в выхлопную трубу, их место занимает топливная смесь, поступающая из кривошипной камеры, где смесь находится под давлением. Далее все повторяется.



путешествие

ПУТЕШЕСТВИЕ НА СКУТЕРЕ



К путешествию начал готовиться задолго до старта. Сам я астраханец, учусь в Ростове. В конце 3-го курса подвернулась работа — доставщик суши на скутере, скутер предоставлялся рестораном. Проработал там недели 2 (вместо меня потом взяли таксиста, лишённого прав — он лучше город знал). За лето заработал на скутер. Взял STELS Leader, на каком и работал. Все знакомые сразу замучили вопросом: «как же ты его потом в Астрахань?»

Я отшучивался, и до весны особо не парился по этому поводу. Весной же начал бороздить просторы интернета, выясняя возможен ли «дальнойбой» на скутере. Оказалось, что вполне возможен, только если хорошо подготовиться.

Скутер был в идеальном состоянии — 8500 км пробега при весьма аккуратном отношении и плановых ТО у Миши с Боевого. С таким пробегом я стартовал. На последнем ТО, когда Миша узнал, что я задумал, он сказал, что скутер точно доедет без всяких сомнений.

Так что скутер особо не готовил, только установил прикуриватель для зарядки телефона в пути.

Маршрут был запланирован: Ростов-Новочеркасск-Шахты-Синегорский-Б.Калитва-Морозовск-Волгоград-Волжский-Харабали-Астрахань.

А вот для подготовки себя где-то за месяц до старта съездил в Новошахтинск (это около 70 км от Ростова) и для многих это дальнбой, но для меня это было что-то вроде тренировки: почувствовать что такое скутер на трассе, каково час монотонно «жужжать». Съездил, и вернулся абсолютно уверенным, что до Астрахани доеду. Далее была проблема с маршрутом. Самый короткий путь — через Калмыкию (около 750 км), но я не был уверен в доброжелательности обитателей калмыцких степей и работников их ГИБДД.

Альтернатива — через Волгоград. Так конечно дальше, зато безопаснее.

Нашел связь с Волгоградским скутеристом SLAYER'ом. Он отозвался, согласился предоставить ночлег и сопровождение по Волгограду.

На сессии мне было совсем не до учебы... Мама отговаривала, друзья сомневались, девушка вообще ничего не говорила, а я все равно собирался.

В дорогу взял кучу инструментов, некоторые запчасти, ремкомплект для ремонта бескамерных шин, короче подседельная ёмкость была забита. В кофр положил дождевик, жилет дорожника, чехол на скутер и запасной комплект верхней одежды. Под ноги положил рюкзак с личными вещами. За спину к кофру привязал пакет с 2,5 литрами бензина и литром масла ЛУКОЙЛ Мото 2Т (весь срок службы скутера лил только это масло). Накануне поездки купил шлем. Ошибкой было то, что купил я его только накануне...

Пассажира брать не хотел, хотя желающие были. Попутчиков искать и не пытался — поездка могла сорваться из-за беспокойства родни, а кого-то «обламывать» не хотелось.

Маршрут был запланирован: Ростов-Новочеркасск-Шахты-Синегорский-Б.Калитва-Морозовск-Волгоград-Волжский-Харабали-Астрахань.

По предварительным расчетам это около 1000 км.

Из Ростова выехал 13.06.09 в девять вечера. Пробок не было, в городе обогнал автобус Ростов-Волгоград. До Новочеркаска добрался быстро. В Новочерке хорошо запомнились кошмарные дороги, где между ям проложены лежачие, да и еще знаки —

ограничение скорости 50, да там и на скутере больше 30 невозможно!

Я даже не понял, как въехал в Шахты-границы между этими городами я не заметил. И тут я столкнулся с первой проблемой, с которой потом не раз сталкивался, — в городах почти нет указателей междугородных направлений.

Спрашивал у всех подряд, немного заплут-

...между первой машиной и светофором было много места, чтобы встать первым в очереди. И тут...

ал, но все же выехал и вроде бы в верном направлении. Очень забавно, как реагируют люди, когда на скутере спрашиваешь дорогу на 200 км вперед... сначала ступор, потом оглядывают тебя всего со скутером, и только потом соображают над вопросом. Судя по подсказкам, между Шахтами и Синегорским я должен был проехать поселок Артем. Было холодно и я надел куртку от дождевика. Она не продувается и очень яркая. Дорога за Шахтами в том направлении, куда я ехал — просто жуть. Я специально не поехал по федеральной трассе — там очень много фур и автобусов. Не знаю как, но я выехал в Зверево.. понял, что около сотни я накатал просто так и поехал уже по трассе. Покрытие хорошее, фуры стараются обгонять как можно левее, короче езжай и не забывай заправляться. С заправками проблем не было — до Волгограда лишь один раз заправился на

безымянной заправке, а так только ТНК и Лукойл. На заправках приходилось снимать шлем, что было весьма болезненной процедурой, т.к. он еще не разносился... Но без него ехать даже и не думал –

пусть лучше уши сотрутся, чем голову расшибу (о чем в последствии не пожалел).

Я стал собираться, как раз между первой машиной и светофором было много места, чтобы встать первым в очереди. И тут... Короче, мимо стоящей очереди машин перед мостом пролетает груженный КраЗ – тормоза пшикают, но ничуть не схватывают. Скорость его была не меньше сотни (перед мостом затяжной спуск, кто ездил - знает). Машины, которые в тот момент были на мосту, ринулись на закрытую бетонными ограждениями полосу моста. По-

Скутер перевернулся один раз, а вот я кувыркнулся несколько раз...

него, может и не поднялся бы сам - судя по царапинам он свою защитную функцию выполнил на все 100), загрузил всю поклажу на место и двинул дальше.

Метров через 200-300 увидел табличку ВОЛГОГРАД на белом фоне...

Спать не хотелось совсем, Алексею Slayer`у звонить не стал. Поехал без остановки. Видок у меня наверное был тот еще... Перемотан изолентой, грязный и без левого зеркала скут привлекал немало внимания)). Проехал Волгоград, проехал Волжский. Водители там в большинстве своем совсем без мозгов – я тако-

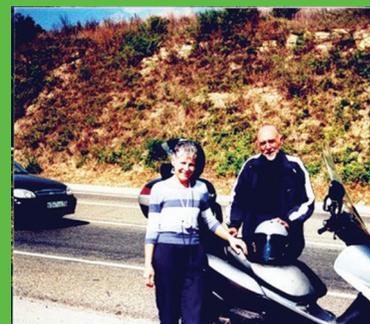


Я потихоньку разгрузился, поднял раненого и вытащил его на трассу.

лучалось, что КраЗ шел им лоб в лоб. Все обошлось - он никого не зацепил и остановился через метров 500 за мостом.

До Волгограда оставалось рукой подать. И когда уже въезжал в город, какой-то «нехороший дядя», на старенькой ауди 80, со встречи начал обгон по моей полосе. Он хотел пройти между мной и обгоняемой машиной. Я замигал дальним - ему хоть бы что. Разумеется, я съехал на обочину. Она была влажной после небольшого дождика. Метров 50 я пытался выровнять скользящий скутер, но всё таки упал. Скутер перевернулся один раз, а вот я кувыркнулся несколько раз... Поднялся - скутер тархтел метра в пяти. «Не заглох – уже хорошо». На мне ни царапины, но весь в грязи. На скутере разбит передний пластик. Подошел какой-то дядя: «давай помогу, только давай быстрее я таксист мне ехать надо». От злости и обиды на всех четырехколесников я ему нагрубил... он и «свалил». Я потихоньку разгрузился, поднял раненого и вытащил его на трассу. Завелся с первого раза, руль крутился, колеса не шатались – я тронулся, немного проехал, вроде бы всё хорошо. Замотал расколоченный передний пластик изолентой, чтобы совсем не развалился. Фара была целой. Помыл шлем (если бы я был без

го беспредела на дорогах не встречал. Дальше мне было прямо-прямо-прямо. Часов в 12 началась жара. Скутер ехал 40-50 км/ч. если остановиться и из придорожной лужи вылить на глушак 3-4 полторашки воды, то с полчаса можно было идти до 60 км/ч. Это при том, что от Ростова до Волгограда я скорость «придерживал» 75. Дорога до Астрахани особо ничем не запомнилась – трасса обходит все населенные пункты. Нормальная заправка была только одна – ЛУКОЙЛ в г. Харабали, остальные понапе. Машин тоже мало, зато много было патрулей с радарамми, но на меня они внимания не обращали. Домой приехал в 21.30 – то есть на дороге ушло 24,5 часа. Расстояние прошел – 1125 км. Сколько бензина – не знаю, до Волгограда литров 12-15, потом не считал. Масло подливал километров за 300 до Астрахани. Поломок ни одной. ГИБДД не остановили ни разу, не смотря на то, что скорость перед постами не снижал. Уши от шлема болели неделю. Зад болел дольше... Пластик заклеил, зеркало на место поставил, а вот максималка так и осталась 65. Видно посадил кольца, когда шел по жаре днем. В Ростов вернулся уже автобусом...





ЧТО ВЗЯТЬ В ДОРОГУ?

ТАК МНОГО РАЗ ПОДНИМАЛАСЬ ТЕМА «ЧТО БРАТЬ С СОБОЙ В ДОРОГУ?», ЧТО Я РЕШИЛ НАКОНЕЦ НАПИСАТЬ МИНИМАЛЬНУЮ СТАТЬЮ НА ЭТУ ТЕМУ. ТАК СКАЗАТЬ, ОБОБЩИТЬ, А ГДЕ-ТО И ПОДЕЛИТЬСЯ СВОИМ СКРОМНЫМ ОПЫТОМ.

Итак, вы собрались в «первый дальнбой», или около того, раз и, естественно задались вопросом - что может случиться в дороге неприятного, как этого избежать и как сделать своё пребывание в Дороге наиболее комфортным. Сразу оговорюсь, я знаю, что не мало людей в прошлом настоящем и будущем проехали сотни, а иногда, и тысячи километров без экипировки, сто раз промокнув, ночуя в придорожной канаве завернувшись во что-нибудь и т.д. - и ничего. Живы, здоровы. Так вот, в этой статье я не буду касаться этого формата мотопутешествий, ибо у некоторых радикулит, кто-то может поехать с женой или девушкой, а кому-то так ездить просто в «не в кайф». Да и неудобства, которые можно перетерпеть во время поездки за 300-400 км, могут стать фатальными в турах на тысячи километров.

Отмечу, что нижеприведённый набор может увеличиваться или уменьшаться в зависимости от того, куда вы едите, на сколько, а также, по личным предпочтениям.

Пролог: Деньги, документы, сотовый телефон, карта, мозг)

Отправляясь в «мото дальняк», в первую очередь, не забудьте сам скутер :) А так же:

1. Минимальный набор ключей для съёма/подкручивания узлов, которые наиболее вероятно могут выйти из строя. Для каждого скутера, в зависимости от его технического состояния, это определяется индивидуально. Есть, однако, моменты единые для всех. Например, для цепных приводов, в дальней дороге может потребоваться подтяжка цепи, соответственно нужно взять с собой ключи для регулировочных шайб и ключи для ослабления оси заднего колеса.

В минимальный набор я бы включил:

- Довольно много где применимые на японцах, ключи на 8, 10, 12, 14 (шестигранные головки).
- 10- ка часто нужна в виде бокового ключа.
- Головки на 19, 22 - это довольно распространённые размеры для осей колёс.
- Ко всему этому счастью воротки
- Шестигранники на 4, 5, 6
- Свечник
- Нож
- Пассатижи
- Изолента
- Отвёртка с минимальным набором бит

Часть первая: Скутер.

Опционально: шило, нитка с иглой, суперклей, тестер, провода для прикуривания, шланг и бутылка для слива бензина.

2. Ремкомплект для бескамерных шин - обязательнейшая вещь. Для камерных покрышек можно использовать балоны с герметиком, возить запасную камеру (однако тогда надо обладать навыками бортировки в полевых условиях или мучиться с поиском шиномонтажа, что в лесу, к примеру, проблематично).

3. Насос ручной (ножной), компрессор (автомобильные довольно малогабаритные, но нужно озаботиться заранее моментом подключения к сети). Вся эта радость для предыдущего пункта или просто ради подкачки спустившего колеса, выпросить насос у автомобилистов не всегда есть возможность.

4. Смазка для цепи, для цепных приводов, ибо по мануалам каждые 500-100 км, в зависимости от дорожных условий (песок, грязь и т.д.), необходимо смазывать.

5. Крепёж. Лучше иметь и запасной, места много не занимает. Сетки, крючки, пауки, верёвки и т.д.

6. Прочее. В зависимости от аппарата и его характера можно взять от комплекта запасных свечей и набора предохранителей до запасного генератора, скажем, для «Уралов» :) Масло для масложоров или двух-тактников, канистру бензина для эндурных походов.

Часть вторая: Экипировка.

Экипировка, как известно, «рулит». Был в моей практике случай, когда наличие наколенников избавило бы меня от необходимости в полуживом состоянии на обезболивающем добираться на поезде из Твери, и ждать 3 недели, когда оттуда же привезут скутер.

1. Защита.

Полезна и в городе, но там в случае чего друзья соберут, привезут в больничку и т.д, а вот на трассе, когда до ближайшего населённого пункта хотя бы по 50 км в любую сторону, даже растяжение связки может стать серьёзной проблемой, не говоря уже о переломе. Поэтому, насколько это возможно, навешивайте на себя всё, что есть. Особенно, это относится к людям с небольшим стажем.

2. Дождевики.

Мы не в калифорнии, у нас дожди бывают часто и бывают холодные, посему промокнуть и ехать потом несколько часов, продуваемым ветром - очень не «айс». Вернее, как раз «айс»:) **Дождевиков сейчас много, разных и в разной ценовой категории.**

- Фирменные, мотоориентированные. Стоят под 2000 р, удобны, красивые, понтовы, долговечны. - «МЧСовские». Стоят 700-800р, имеют светоотражающие полосы (вас хорошо видно в дождь), очень прочны.

- Прочие вялые дождевики из магазинов спецодежды. Стоят 300-400 р, в принципе, сгодятся, но нужно каждую секунду следить, чтобы не задеть за что-то острое, лишней раз неаккуратно не присесть (но это кстати ко всем типам относится, самые устойчивые МЧСовские, но и там лучше всётаки не «раскорячиваться» лишней раз). Так же, неплохо подумать над тем, что защитит в дождь

ваши ноги. Бывают непромокаемые мотоботы с хитрыми мембранами, можно заказать спец бахилы на ноги где-нибудь в магазинчике, можно пользоваться резиновыми сапогами или просто обматывать имеющиеся ботинки пакетами при помощи скотча.

3. Тёплые вещи. Самый лучший вариант - термобельё, его можно использовать и во время езды и во время ночлега, занимает мало места, приятно на ощупь и реально греет. Но когда-то использовал просто двое штанов и два свитера. Главное, чтобы было тепло и удобно.

4. Ну, пусть в этот раздел, запишу аптечку -

бинты, пластыри, обезболивающее, активированный уголь + всё, что посчитаете нужным.

Часть третья: проживание.

Вот вы приехали к месту стоянки. Место, к слову, может быть любое - от придорожного мотеля до лесополосы в воронежской области и вам предстоит разбить лагерь и устроиться на ночлег.

1. Палатка.

В ней спать. Холодно и сыро - без палатки, с ней - тепло и сухо. Не советую приобретать дешёвые китайские. Видели мы однажды людей, которые после установки такой палатки накрывали её полиэтиленовой плёнкой, т.к коэффициент влагоустойчивости той палатки не защищал от сильного дождя.

2. Туристический коврик, надувной матрас.

Матрас, плюсы:

Создаёт воздушную прослойку, что весной и осенью хорошо, земля холодная. Можно плавать на нём в водоемах летом.

По габаритам меньше коврика (двух-местный уже почти не меньше).

Его любят люди у которых имеются проблемы со спиной и спать на жёстком им тяжело.

Минусы:

Надувать, сдувать - время, силы. Можно пользоваться компрессором.

Почти все со временем начинают за ночь спускаться. Кто на немного, кто полностью. Можно проткнуть легко довольно.

Стоит дороже коврика.

Коврик, плюсы:

Нельзя испортить, если не порезать специально.

Легко вытаскивается из палатки и используется как подстилка, что на пляже, что на каких-нибудь еловых шишках.

Дешёвый, удобный в эксплуатации.

Минусы:

Габариты. Однако, можно использовать его как основу для крепежа на скутере, а некоторые вещи складывать внутрь.

Жёсткий, не всем по кайфу.

Лично мой выбор - коврик.

3. Спальник. Хорошо бы иметь 2 - летний и осенний. Тёплый спальник компенсирует недостаток коврика по предоставлению воздушной прослойки. Спальник - основа температуры, в которой вам предстоит спать.

4. Чехол для скутера. Без комментариев.

5. Фонарь

6. Опции. Шлёпанцы, шорты, шляпка от солнца, репелленты от комаров и т.д.

Часть четвёртая: питание.

А покушать? А выпить? Мы сюда, что, спать приехали?

1. Котелок - основа полевой кухни. Если вы предпочитаете экономить на еде, никуда

не спешите, еды нужно много, то это ваш выбор. Для упрощённого разведения костра можно захватить бутылки с жидкостью для костра, туристические спички или плеснуть бензина.

2. Топорик или пила системы «струна».

3. КЛМН. Кружка, ложка, миска, нож.

4. Еда.

5. Газовая горелка. Вещь полезная, но соответственно стоит некоторых денег.

Применение:

- При наличии хотя бы 2-х одинаковых горелок и небольшого котелка с лёгкостью и без напряжения используется для приготовления пищи.

- Быстрый чай, который можно приготовить с утра прямо в палатке, не напрягая и не напрягаясь.

- В межсезонье, будучи включена на несколько минут в палатке, существенно повышает там температуру.

6. Ну, и туалетная бумага

Вот. Надеюсь, эти «много букв» кому-нибудь помогут.

95% описанных позиций мне хоть разгодились, а остальные 5 случилось наблюдать у знакомых.

Автор Dwem



ВТОРИЧНЫЙ РЫНОК

Yamaha Axis 50

СКУТЕР ЗАНИМАЕТ ВЕСЬМА СЛАБО ПРЕДСТАВЛЕННУЮ В РОССИИ НИШУ — МЕЖДУ МАЛЕНЬКИМИ ПОЛТИННИКАМИ И НЕБОЛЬШИМИ МАКСИ-СКУТЕРАМИ.



По сути — это простой полтинник повышенной комфортности. В случае с Аксисом получается следующее — Аксис это сильно располневший Джог, т.е. его старший брат (01). Отличий множество, но, по сути, Аксис повторяет все технические особенности Джого, но имеет множество усовершенствований и является логичным продолжением линейки. Все недостатки Джого нашли свое решение в «большом» полтиннике Ямахи. Итак, по порядку — Аксис оборудован гидравлической вилкой и дисковым тормозом спереди (02), задний амортизатор заметно солидней (03).



В переднем пластике оборудован закрывающийся перчаточный ящик (04-05). Правда, тут есть одна непонятность — как видно на фото слева ящика вполне приличный карман, уходящий глубоко под нос, а справа — недоразумение какое-то, хотя внутри нет препятствий, чтобы повторить левую часть. Несмотря на большие размеры самого аппарата, багажник под седлом (06) имеет точно такой же размер, как и на Джого, т.е. туда нормально умещается интеграл (закрытый шлем) и небольшой набор инструментов + запасная свечка. Это первые мысли, а дальше по порядку.



Внешность, управляемость и ударозащищенность

На наш взгляд, скутер вполне привлекателен и не вызывает негатива. Несколько спорный момент — обвес руля и фара, тут мнения обычно разделяются, но лично мне нравится, довольно необычно, но практично и красиво. Хвостовая часть вообще весьма симпатична, особенно

порадовал спойлер — он несет не только декоративную, но практическую функцию — под пластиком скрывается металл, что позволяет поднимать аппарат не за тонкие стержни багажника, а за удобную «пухлую» ручку. Также очень удобна крышка бензобака, достаточно вставить ключ (кстати, один ключ отпирает замок зажигания, бардачок, багажник и бензобак) повернуть его и вытащить пробку (10А). Таким образом, мы избегаем лишних операций на заправке, т.е. открыть лючок ключом, открутить пробку и т.д.

Безусловно, управляемость — одна из первых догм пассивной безопасности, ведь на хорошо управляемом и послушном аппарате легче уйти от столкновения. На нашем аппарате с этим видимых проблем нет, разве что ощущается недостаток в жесткости рамы (обычное дело для скутеров Ямаха), растяжка между рулевой колонкой и нижней частью рамы не помешала бы. Второе, необходимое скутеру, качество — тормоза. С тормозами на Аксисе неплохо — передняя однопоршневая скоба адекватно повинуется водителю, а ждать от заднего барабанного тормоза мгновенной и четкой работы не стоит — такова конструкция. Т.к. во всех барабанных тормозных механизмах (имеется в виду на скутерах) привод колодок осуществляется тросом и чем длиннее трос, тем больше он растягивается. Поэтому, выжимая рычаг на руле, мы используем большую часть усилия на то, чтобы «выбрать» «слабину», отсюда некоторая «ватность» барабанных тормозов. В дисковых гидравлических механизмах усилие передается на колодки посредством гидравлической жидкости (она же тормозная жидкость, она же «тормозуха»), которая практически не сжимаема, поэтому потери энергии минимальны и появляется возможность точно и дозированно управлять тормозным усилием.

Пластик на Ямахах (имеются в виду модели до 2000-го года) не отличается сложностью и изысканностью, поэтому при падении отломить что-то, кроме зеркал, тяжело, а вот сильно поцарапать передний пластик и лыжи (нижний боковой обвес) можно. Но пластик — штука заменяемая и особо не влияющая на ездовые качества. Другая проблема состоит в глушителе, приемная труба которого является нижней точкой аппарата. Зацепиться им за высокую рельсу или край ямы довольно просто, а последствия такие: труба срывает шпильки крепления и отгибается вниз, в худшем случае (если вместо шпильки стоят термообработанные болты) резьба обламывается внутри чугунного цилиндра, а это уже очень плохо. Придется снимать цилиндр и везти к ближайшему сверлильному станку.

Способов решения этой проблемы несколько, мы предлагаем использовать их комплексно. Ставим на скутер резину размерности 3.50/10, благо конструкция допускает это, крепим патрубок глушителя на мягкие шпильки и устанавливаем амортизатор на проставку толщиной 1-2 см (можно использовать большие гайки, которые подкладываем под верхнюю точку крепления амортизера). Проверенный способ – с таким комплексом мер лично мне еще ни разу не удалось зацепиться глушителем. Большие колеса, кстати, придадут аппарату совершенно другой вид, несколько улучшат управляемость и, самое главное, на таких покрышках гораздо сложнее помять диски.

Удобно-не-удобно

Сидеть на скуте весьма удобно как одному, так и двоим. Лично мне думается, что человеку, ростом 2 метра будет комфортно, мне (187 см) за рулем весьма комфортно и непривычно удобно. Это, собственно, и отличает Аксис от большинства полтинников и есть самое главное достоинство аппарата. Водитель, управляя скутером, общается с ним не только душой, но и телом, а поэтому важно, чтобы все было эргономично. По отношению к ручкам, рычагам и переключателям на Аксисе не возникает никаких вопросов (7-8). После Джига очень порадовал переключатель «поворотников» - схема его работы весьма удобна.

На ранних моделях Джогов (до 92-го года) переключатель представляет собой качающийся рычажок, имеющий три рабочих положения, при этом положение «выкл» находится посередине, что приводит к частым ошибкам при выключении показателей поворота – в перчатке, да на плохой дороге, легко «промахнуться». Это отвлекает, а, следовательно, снижает внимательность и концентрацию на дорожной обстановке. На Аксисе установлен привычный на Хондах и Сузуки механизм – продольно перемещающаяся кнопка – качаем в сторону поворота, включается сигнал, после завершения маневра просто нажимаем на центральную клавишу и поворотники выключаются – весьма просто, логично и удобно.



Электрика

Наш скутер - 96-го года выпуска, поэтому, к сожалению, в электрическую схему коммутатора включен ограничитель максимальных оборотов (их стали устанавливать с 92-го года, когда в Японии ввели нормы безопасности для скутеров). Дело в следующем – ограничитель срабатывает на определенных оборотах и не дает двигателю раскручиваться дальше, а, соответственно, аппарат разгоняется только до определенной скорости, обычно 55-60 км/ч. И это при том, что двигатель способен на большее.

Влагозащищенность

Просто великолепная, во всем аппарате нет ни одной «голой клеммы», весьма стойкий к влаге скутер. Я, например, попал однажды в московский шторм 2004-го года. На дороге вместо асфальта - толстый слой воды, стекло шлема заливает, при переезде более глубоких мест вода поднималась волной по пластику, и минунами накрывало с головой (честно скажу,

такого до этого случая не было никогда, обычно вода с дороги на седока не попадает, только то, что льется с небес), а скутеру хоть бы что – едет и едет, фара горит, поворотники и сигнал работают. Красота.

Конструктивные недостатки и особенности обслуживания

Аксис вооружен горизонтальным двигателем Ямаха – Минарели, которым комплектуется подавляющее большинство скутеров Ямаха. Например, множество современных европейских скутеров комплектуются, по сути, тем же самым двигателем, адаптированным под 12-ти дюймовые колеса. Этот двигатель считается одним из лучших для тюнинга (мощностная доводка). И, если вспомнить об описанных выше достоинствах ходовой части, то получается, что Ямаха Аксис является весьма неплохой базой для постройки комфортной городской ракеты.

К недостаткам можно отнести расположение приемной трубы глушителя (об этом мы уже говорили) и низко стоящий воздушный фильтр (9). С фильтром ситуация такая – коробка висит над самой дорогой и, если его плохо изолировать от влаги, фильтрующий поролон пропитывается водой и теряет пропускную способность. Это приводит к снижению динамики разгона и максимальной скорости. Поэтому после промывки (16А) и пропитки специальным маслом желательнее обмазать корпус фильтра по периметру.

Как известно, ремень вариатора – расходный материал, т.е. его нужно периодически менять (для Аксиса – примерно каждые 10 тысяч километров).

Процедура замены должна быть простой и доступной. Объясню это так – вполне возможно, что делать это Вам придется на дороге (если на скутере был установлен не оригинальный ремень, например, китайский, то ресурс ремня может составлять от 100 км до 2-3 тысяч).

На Аксисе поменять ремень достаточно просто, в форс-мажорных обстоятельствах можно заменить его даже не снимая шкив вариатора (16-17). На фото 10 показано простейшее приспособление для фиксации коленвала – простой ключ-шестигранник длиной частью упираем в картер, а короткий упираем в муфту вариатора. В общем, при некоторой тренировке, ремешок меняется минут за 20. С нашей точки зрения это большой плюс. В остальном скутер не требует никакого специального обслуживания, нужно просто во время доливать масло, чистить фильтр и заливать бензин. Надежность двигателя действительно радует.



ИТОГИ

Сначала попробуем подойти объективно – добротный большой скутер, но 10-е колеса и стандартная резина несколько снижают его привлекательность и устойчивость к недоразумениям на дороге. Относительно маленький багажник под седлом для скутера этого класса странен. В остальном, он очень хорош.

Субъектив: Просто прекрасный, отличный скутер, эх, сюда бы тюнинговую поршневую, глушитель и редуктор, максималку «под 100» и все, большего и желать не хочется! Если серьезно, то этот аппарат подойдет подавляющему большинству скутеристов. К всему выше сказанному могу добавить только одно – Дерзайте!



НОВЫЙ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД СКУТЕРОВ И ГИДРОЦИКЛОВ

Реклама.
Товар сертифицирован



ДВИЖЕНИЕ В ТВОЕМ РИТМЕ!

344090. Ростов-на-Дону,
ул. Доватора, 153
Оптовый отдел: (863)
297-92-37, 297-98-28
www.omaks.ru
Интернет-магазин: www.omaks-shop

г. Батайск
ул. Энгельса, 53
тел.: 8-928-755-55-60

АВРО
ТОРГОВЫЙ ДОМ

