



Чем хороши и плохи новые китайские скутеры, обсуждалось уже не раз. И мысль о том, чтобы объединить хорошие стороны китайских и японских аппаратов, приходила в голову давно – с тех пор, как я узнал, что движок от китайского скутера можно купить отдельно. Но только когда мой Joy-R угнали и я остался с пылящейся в подвале старой Хондой-Такт 1989 года, эта мысль переросла сначала в замысел, потом в действия.

Чем хороша эта Хонда (да и другие чисто японские аппараты) по сравнению с «китайцем»? Во-первых, она раза в полтора легче, при равной прочности и жёсткости рамы. Полагаю, это потому, что китайцы экономят на материалах, из-за чего вынуждены утяжелять жизненно важные узлы, дабы не проиграть в их надёжности (последние их модели превысили 100 кг – для 50-кубовика, IMHO, это чрезмерно!). Во-вторых, подвеска и вообще ходовая несравнимо приятнее в движении. Насколько дико сконструированы дубовые китайские «гидравлические» амортизаторы, я уже упоминал во второй части своего «Дневника». А у Хонды настоящая гидравлика, к тому же она есть и в передней рычажной вилке. В-третьих, пластик. Китайский тоже ничего, но чтобы он был действительно долговечен, его надо «доводить», а у японских изначально на всех крепёжных точках имеются металлические втулки или упорные пояски у винтов. Список таких различий желающие могут продолжить.

А у «китайцев» тоже есть плюсы, среди которых один неоспоримый – это 4-тактный двигатель. Поэтому, когда на чайна-скутеровском форуме я узнал, что в московской фирме «СагаМото» его можно купить отдельно (и цена вполне «ничего»), я стал собираться в столицу. Движок оказался типа 1P39QMB2, с джалинговской эмблемой, и заправлен маслом как полагается. На свечке был едва заметный налёт, свидетельствующий о том, что после сборки мотор нормально запустился.

Изначально укомплектован он был только карбюратором, воздушным фильтром и стартёром, т.е. многое пришлось докупать отдельно: глушитель, тормозные колодки, диск заднего колеса (я предпочёл литой алюминиевый), а также запасные свечку, вкладыш в фильтр и набор поршневых колец. Также заранее я приобрёл более длинный задний амортизатор. Не забыл взять у продавцов документ, подтверждающий легальность приобретения мотора. А вот чего не купил: центральную подставку (с этим движком её надо крепить не к раме, а к мотору, так что прежняя не годится), впускной патрубок фильтра, грязезащитный щиток заднего колеса, гайку крепления колеса на выходном валу, 10-миллиметровую ось крепления двигателя (штатная у Хонды-Такт – 8 мм, да и коротковата к тому же), а также тросики тормоза и газа. Всё это пришлось делать самому. Не буду описывать доставку через 3 границы – она прошла, как ни странно, без проблем, самое трудное пришлось на саму Москву из-за немалого веса мотора.

Сравнение старого и нового моторов обнаружило и сходства, и различия. Главное отличие – база, т.е. расстояние от оси крепёжного шарнира до оси колеса, у китайского на 11 см больше. К раме он крепится напрямую, через один шарнир, в то время как у Хонды есть промежуточное звено, и шарниров, таким образом, два. Полагаю, причина такой разницы в том, что японские конструкторы решили подавить возможные резонансы рамы, заботясь о её надёжности (усталостные трещины – не шутка), а китайские решили, что это пустяки. Сначала я думал, что удастся вписать новый мотор в прежние габариты, убрав это промежуточное звено, но обнаружил, что тогда он упирается цилиндром в раму. Пришлось оставить, сократив длину этого узла примерно на 30...40 мм. Заодно к нему была приварена новая втулка шарнира, с внутренним диаметром 10 мм (прежняя, на 8 мм, не подошла, и была использована при изготовлении центральной подставки). При приварке этой втулки надо быть внимательным, обращая внимание на то, чтобы в будущем труба глушителя правильно «вписалась» между рычагами этого узла. Чтобы не пожечь резину его сайлент-блоков, лучше варить, опустив их в воду. Вот как выглядел этот узел до переделки:

Пересадка китайского «сердца» или Старой Хонде – новую жизнь

Автор: Administrator
22.09.2009 17:23



А так – после:

Пересадка китайского «сердца» или Старой Хонде – новую жизнь

Автор: Administrator
22.09.2009 17:23



Пересадка китайского «сердца» или Старой Хонде – новую жизнь

Автор: Administrator
22.09.2009 17:23



Пересадка китайского «сердца» или Старой Хонде – новую жизнь

Автор: Administrator
22.09.2009 17:23



Мотоцикл был снят с производства в 1999 году. В настоящее время он находится в хорошем состоянии.