

Сага о Рапторе

откровения владельца мотоцикла
Regal-Raptor DD-300E-6



Моя история начинается в далеком докризисном 2008 году, в самом конце августа, когда обстоятельства наконец позволили мне поменять свой Defiant Carven 150 cc на что-то более мощное и радующее глаз. Мой выбор пал на пафосную модель неизвестного мне китайского производителя Regal Raptor под звучным названием DD-300E-6. 🤖 Впервые я увидел ЕГО в мотосалоне неподалеку от своего дома, и скажу вам - это была любовь с первого взгляда. Раптор поразил мое воображение совершенно нереальным американским чопперным дизайном и очень хорошим, как для китайца, качеством исполнения. Все детали резьбовых соединений были из хорошего металла (в сравнении с "пластилиновыми" болтами от Дефианта), хром и лакокрасочное покрытие тоже производили благоприятное впечатление, а количество пластиковых деталей было сведено к минимуму. После детального осмотра и маленького тест-драйва, окончательное решение о покупке мотоцикла было принято. Поиски предложений о продаже Рапторов в интернете привели меня в компанию "Вива-мото", что на Красносвёздном проспекте, торговавшую Кивеями, Рапторами и только появившимися тогда Геонами. В наличии имелись моты черного и серебристого цветов, в то время как мне приглянулся красный. Владелец салона пообещал мне привезти через 2 недели красный экземпляр да еще и большего (по сравнению с имеющимися) объема - 300 cc. Так что, оставив задаток, я с легким сердцем уехал в отпуск. По возвращению, мой Раптор уже ждал меня в салоне. О какой трепет я испытал, усевшись в седло этого красавца!

Я воображал себя Капитаном Америкой, беспечно колесящим по уходящей за горизонт ленте Route 66 навстречу увлекательным приключениям. Меня не смущал даже факт расставания с четырьмя тысячами зеленых американских долларов, что было для меня весьма значительным событием, особенно на фоне неумолимо приближающегося кризиса. К тому же, кроме пафосного внешнего вида Раптор обнаружил потрясающие ходовые качества: мощность в 24 л.с. и не по-чопперному оборотистый двигатель обеспечивали настолько резкий подрыв на старте и такой динамичный разгон, что руки порой почти отрывало от руля! И еще тормоза! ТРИ диска против одного плюс барабан у Дефианта - как говорится, "почувствуйте разницу".

Вобщем, впечатленный мощью китайского мотопрома, я приступил к обкатке его лучшего детища. Но, к моему великому разочарованию, далеко не все было так радужно, как казалось на первый взгляд. Первое, что меня огорчило, это очень маленький клиренс (фактически, брюхо моца парит в нескольких сантиметрах над поверхностью дороги), что в совокупности с очень длинной колесной базой создает проблемы при прохождении разного рода неровностей. Сразу говорю: забудьте о прыгании по бордюрам в городе и езде по всяким лесным тропинкам, Раптор создан для движения по ровным дорогам с идеальным асфальтовым покрытием, на грунте он просто закапывается узким передним колесом, а уж если упадет брюхом на какую-нибудь кочку, даже не пытайтесь вытащить его в одиночку - будь вы хоть мистером Вселенная, вынуть из песка машину сухим весом больше 170 кг вам, скорее всего, не удастся. Низкий клиренс проявляет себя и в городе, например, надо быть очень осторожным с левыми поворотами с креном - есть большая вероятность удара об асфальт кронштейном подножки. Кстати, отдельно скажу о езде с пассажиром: удовольствие это ниже среднего, причем как для нажопника, так и для пилота. Заднее сиденье на Рапторе очень узкое, хоть и со спинкой, поэтому не удивляйтесь, если приехав с вами куда-нибудь на слет, ваш пассажир будет вызывать у всех двусмысленные улыбки, демонстрируя походку в раскорячку в стиле "моряк Папай". 😏 Вас же без сомнения неприятно удивят кардинальное ухудшение динамики, нагрев мотора и слабая работа задней подвески. Кстати, если уж мы помянули амортизаторы, должен вас предупредить, задок на Рапторе очень жесткий. Иногда складывается такое впечатление, что под жопой никакой не soft-tail, а самый настоящий "сухарь". На "лежачих полицейских" если не скинуть скорость до 10 км/ч меня, 120-килограммового бурмилу, подкидывает в седле, как ребенка. 🤦 И отпустить их нельзя. Точнее можно, но тогда на каждой неровности вы будете слушать звук трения заднего колеса об крыло... Такая вот дилемма. И есть еще одна особенность, о которой я не могу не предупредить вас, мои дорогие читатели - это выворот руля. Лучше всего, просто представьте, что рулевая колонка у вас намертво приварена к раме и повернуть возможно, только сильно положив моц на бок, в этом случае вы получите приблизительное представление о маневренности Раптора. Скажем, на неширокой городской улице, где свободно разворачивается небольшая машинка, вам скорее всего, придется катнуться туда-сюда раза три. Даже и не думайте бодро рысачить по пробкам, перескакивая из одного ряда в другой и хохоча в искаженные лица разъяренных водителей консервов, для этого мотоцикла наиболее подходящей характеристикой будет "юркий как танкер". 😏

Очевидно, когда Джонни Пэг и китайские сотоварищи проектировали эту модель, основное ее назначение они видели в совершении тысячекилометровых пробегов вдоль Великой китайской стены или турне из Нью-Йорка в Лос-Анджелес.

Но вернемся к нашим баранам! До конца сезона-2008 я проехал совсем немного, всего километров 600, но даже на таком небольшом пробеге совершенно неожиданно для меня в конструкции мотоцикла начали проявляться косяки...

Первый звоночек прозвучал после 200-300 км - возник ацкий металлический стук, который в поворотах переходил в громкий треск. Осмотр показал, что звук происходит от цепи. Должен заметить, что цепь на данном моте очень длинная и тяжелая - типоразмер 530 (а это 10 мм шириной) на 124 звена. Ее натяжение помимо стандартного механизма обеспечивает специальный натяжитель, состоящий из ролика на подпружиненном пальце, который устраняет провисание цепи в нижней части кольца, а сверху на кожухе стоит пластиковый успокоитель, который ослабляет биение металлом об металл. Так вот: от слабого натяжения цепи, которое я по наивности не удосужился нормально проверить, при движении цепь сильно прыгала, от чего моментально сожрала пластиковый успокоитель и скребла по металлическому кожуху. Кроме того, в поворотах цепь спадала с ролика натяжителя и трещала по металлическому пальцу. Пластикового успокоителя я не нашел в продаже и по сей день, потому придумал на его место пластинку из обувного полиуритана, ролик, к счастью, не успел полностью испортиться и ходит и сейчас, ну а цепь, ессно, я подтянул. Забегая вперед, скажу, что цепь вообще говоря, слабенькая, она не имеет сальников, быстро тянется и требует натяжения, на 6000 я заменил ее на фирму (поставил RK o-ring) т.к. растянулась почти до конца регулировочной прорези.

Дальше-больше, при езде с пассажиром постоянно проявлялся вой на кочках, который происходил от трения резины заднего колеса об крыло. В один прекрасный момент вращающимся колесом был разрушен плафон заднего фонаря (его внутренняя часть) и перестала работать лампа тормоза / габарита. Нужно отметить, что в Рапторе используется задняя вилка типа soft-tail с двумя горизонтальными амортизаторами под днищем мотоцикла, которые работают на растяжение. Кроме того, задний каток имеет немаленький типоразмер 160/80-16, что несколько больше, чем предусмотрено конструкцией. Итог печален: разрушенный плафон, подожранная резина и даже в металле крыла образовались выборки, пострадал также держатель номера. После некоторой порции хоботни удалось восстановить плафон, а амортизаторы были затянуты (после чего стали совсем дубовыми). Заднюю резину впоследствии заменил на 150/80-16, которая немного ниже.

Держатель номера на Рапторе сделан из приличной хромированной стали, но он очень тяжелый, длинный и нехило вибрирует при работе двигателя. Поэтому в начале второго сезона он просто треснул и отвалился по дороге на Тараску. Пришлось перевесить номер на спинку, а впоследствии заказал на заводе новый держатель из нержавейки несколько другой конструкции, на который повесил также и задние поворотники. Получилось вроде неплохо.

Двигатель на моте стандартный Геоновский, два горшка, водяное охлаждение, конкретно у меня - объем 276 см³, который они называют 300 кубов. Работает движок в целом неплохо, тихо, без особой вибрации, не то что стандартная китайская однушка 150-200 см³ с воздушным охлаждением. Двигатель явно не чопперный, оборотистый и обеспечивает мощный подрыв на старте. Однако и здесь будьте готовы к проблемам - примерно на 4500-5000 по дороге в

Первомайск у меня сдохла одна из свечей. Дорога превратилась в кошмар, обратно еле доехал. По приезду поменял сгоревшую свечу, а стоило заменить обе, т.к. буквально через 300 км (тоже в дороге) навернулась и вторая. Вскоре обнаружилась еще одна проблема с двигателем - сильный нагрев, как для водяного охлаждения. Причем датчик температуры охлаждающей жидкости, который выводит показания на лампочку на приборной панели (есть еще и другой, который включает вентилятор) навернулся и лампочка не загоралась, нагрев определялся по частому включению вентилятора и просто "от руки". После некоторых манипуляций причина нагрева обнаружилась в неисправном термостате, из которого я просто вынул внутренность (зимой не езжу). Кстати нагрев мог быть причиной выхода из строя свечей, замечу, что с завода идут хорошие качественные свечи NGK с маркировкой CR7HSA, впоследствии я заменил их на другие, C6HSA, которые рассчитаны на более высокий тепловой режим. И была еще одна мелкая неприятность: непонятно с какого бодуна разрушился (а фактически - рассыпался в труху) пластиковый блок управления на правой ручке руля, там где газ. К счастью, удалось найти такой в продаже, они идут парами и вместе со всеми переключателями и проводами. Просто заменил и все.

Далее была еще одна проблема, которую я сам же себе и создал: пару месяцев назад при инспекции состояния свечей я свернул резьбу в свечном колодце в головке блока цилиндров. Должен заметить, что для закручивания свечи я пользовался воротком-трещоткой со свечной насадкой на 16, чего вам делать **НАСТОЯТЕЛЬНО НЕ РЕКОМЕНДУЮ!** Во избежание подобных проблем используйте только свечной ключ, им сложнее создать чрезмерное усилие. Ремонт сорванной резьбы подразумевает рассверливание отверстия под свечу с последующим вкручиванием специальной резьбовой втулки, т.н. футорки, все это происходит со снятием головки блока со всеми вытекающими (регулировка клапанов и т.п.), а также требует участия токаря, каковой оную футорку изготавливает. Понятно, что перспектива прохождения таких увлекательных процедур не слишком воодушевляла вашего покорного слугу, поэтому их было решено отложить на осень, пока же нужно было предпринять некие временные меры. После изучения интернетов я остановился на приклеивании свечи, на одном из форумов чел приводил даже марку высокотемпературного фиксатора резьбы, который подходит для этого дела. Однако посещение небезызвестного заведения на бульваре Перова принесло неожиданное разочарование - высокотемпературных фиксаторов резьбы у нас тупо нет, только обычные, у них верхний порог рабочей температуры - 150 градусов, что маловато для данного применения. Но делать нечего - свеча была приклеена на то, что было 😊 По правде говоря, какое-то время она даже держалась, однако во время поездки в славный город Чернигов случилось неизбежное - свечу выбило. После нескольких неудачных экспериментов с фольгой, которую я пытался для уплотнения наматывать на резьбовую часть свечи, я понял одну важную вещь - хорошей фольги сейчас нет ни в сигаретах, ни в шоколадках 🙄 Решение нашлось в виде алюминиевой баночки из-под пива, которая позволила мне без особых проблем вернуться в родной Киев.

Однако впереди у меня была давно запланированная поездка длиной больше тысячи км, а в такой ситуации полагаться на тару от "оболони" я не мог. Выручил механик, услугами которого пользуюсь постоянно. За три дня он проделал все описанные выше процедуры, включая привлечение токаря, и за день до отъезда я получил свой корч в лучшем виде. В пятницу 15.07 мы

выдвинулись по маршруту Киев - Вознесенск - Николаев - Коблево - Одесса - Умань - Киев, из троих выехавших из точки отправления, маршрут завершили мы двое - через 130 км по одесской трассе сошло с дистанции детище украинского мотопрома, известное под брендом МТ-10 "Днепр", китайская же продукция продемонстрировала лучшие традиции надежности и отличные ходовые качества. Замечу, что именно на дорогах вроде одесской в полной мере открывается кайф от езды на машинах с компоновкой Раптора: длинные прямые участки, плааавные изгибы, спуски-подъемы - все это его стихия. Ввиду прямой и ненапряженной посадки совершенно не устаешь, хорошее покрытие позволяет держать скорость на уровне 100-110, так что ни двигатель, ни пилот не перегреваются 😊 на спуске можно хорошенько наподдать (скажем, мне впервые удалось "положить" стрелку - 140 км/ч). Особый кайф происходит от вхождения в длинные пологие повороты - миллиметровое движение рулем, легкий крен и моц идет по плавной такой дуге, тихо урча двиглом. Короче говоря, от поездки мы получили массу удовольствия, а если добавить к этому посещение двух слетов (Вознесенск "Балласт" и Умань "5 дорог"), а также три дня на море (Коблево) и один - в Одессе, складывается картина отличного байкерского отпуска.

Весьма приятно, что за все время пробега (1140 км, 10 дней) Раптор демонстрировал прекрасную работу, ничего, кроме смазки цепи делать не пришлось. Ложкой дегтя оказалась небольшая поломка - в самом конце пути, за 100 км до Киева, отвалилась одна из боковин, которые находятся ниже сиденья и прикрывают всякие электрические финтифлюшки 😊 Осмотр показал, что под блестящим покрытием скрывается такой же белый пластик, как и в блоках управления на руле (о разрушении одного из таких блоков я писал выше). По-видимому, пластик рассыхается и разрушается от вибрации, у моей боковины отвалились все четыре точки крепления. К счастью, пластиковая деталь чудом избежала гибели под колесами едущих позади машин, также удалось собрать все отломанные части. Вобщем впечатления от поездки остались самые радужные, старина Раптор крепко порадовал хозяина. Тем более, что на обоих слетах мой корч постоянно был окружен интересующимся народом, многие фоткались, что конечно, мне очень льстило...

Финальная серия приключений прилась на конец лета и осень 2011-го. Первым делом я, конечно взялся за ремонт пластика (см. выше), причем первую попытку предпринял сам при помощи эпоксидной смолы (и надо сказать, взял импортную, недешевую). Прогнозируемо эпоксидка растрескалась и боковинку пришлось отдавать на пайку. Наш мастер, Артур, легко справился с этой проблемой, после чего мы, покатавшись маленько по окрестностям стольного града, выдвинулись на слет в Остер. Дорога была недалекая, а само мероприятие, честно говоря, довольно унылое, но не об этом речь - по дороге обратно (ехали мы через Козелец) с Рапторишкой произошло очередное пренеприятнейшее событие. Надо сказать, что тяга переключения передач у данного мота (та которая идет от лапки к валу КПП), достаточно длинная и при этом имеет несколько странную форму: для того, чтобы обойти выступ блока двигателя, она плавно изгибается под небольшим углом. Видимо, такая конструкция вызывала дополнительные поперечные нагрузки при переключении передач. В любом случае, при движении на 4-й передаче на скорости около 80 км/ч эта тяга сломалась в непосредственной близости от переднего шарнира. Замечу, что эта деталь сделана из твердой стали и она довольно толстая, поэтому когда на скорости она упала передним концом на асфальт в направлении, противоположном движению

мотоцикла, ее не сломало и не загнуло. К сожалению, это никак не облегчило моего огорчения, когда я увидел в чем дело. Вдобавок со сломанной тягой передачи никак не хотели переключаться ни нашими усилиями, ни с помощью ребят из мотохелпа, которые ехали за нами на бусе. Поскольку бус был занят жениным в-стромом, решили, что я попробую потихоньку ехать на 4-й до ближайшего СТО (несколько км за Козельцом), где мне заварят тягу. Как ни странно, тронутся с места мне удалось без особых усилий и мелкими перебежками я добрался до СТО, которое несмотря на воскресный день, работало в обычном режиме. Я отдал им предварительно снятую деталь и 20 грн, после чего мастер за 5 минут основательно и точно заварил ее. Повалявшись 20 минут на дороге, я прикрутил тягу на место, однако (о ужас!) передачи так и не стали втыкаться. Пришлось ехать до Киева и, что гораздо хуже, через весь город на единственной 4-й передаче! Скажу вам - удовольствие ниже среднего, но должен отдать должное весьма мощному и эластичному двигателю Раптора - моц трогался, разгонялся и ехал 80 км/ч на одной передаче. Прямо как скутер! Впрочем, проведенный после приезда к механику (еще один вояж через весь город) осмотр показал незначительные повреждения вилки переключения передач в коробке, вызванное ударами тяги об асфальт при движении на скорости. Кроме ремонта коробки была произведена замена аккумулятора (моц не заводился нормально и не заряжался в движении), а также ремонт реле-регулятора напряжения, поломка которого и вызвала преждевременную гибель аккумулятора. Кроме того, пришлось снова паять пластик - развалилась уже другая боковинка. Весь комплекс работ вылился мне в некую копеечку, должен вам сказать. 😞 Но я был доволен, т.к. считал, что все неисправности уже устранены.

Однако не волнуйтесь, уважаемые читатели! Раптор припас для своего хозяина еще пару-тройку веселых сюрпризов. В сентябре ваш покорный слуга решил посетить слет в славном городе Нежин, куда и доехал без особых приключений, а вот по дороге обратно (классика жанра!) был замечен некий стук в районе заднего колеса, который особенно ярко проявлялся при торможении задним тормозом и резком старте с места. Стук был довольно громкий и резкий, поэтому сразу по приезду я приступил к ремонту. Подозрение пало на задний тормоз. Я разобрал тормозную машинку, но не обнаружил особых повреждений или выработки, все почистил, смазал направляющие и собрал обратно. Однако стук не прошел, и мне пришлось ехать к механику. Осмотр показал, что развалились подшипники заднего колеса, причем один развалился совсем, а второй был с конкретным люфтом, т.е. мне повезло, что ось не заклинило при движении - колесо заметно болталось. Подшипники заменили на японские, а вот пластик опять разрушился в местах пайки и дальнейший его ремонт был признан нецелесообразным. Я изучил фото других мотоциклов Геон и понял, что мне подойдут боковинки от Дайтоны, они хоть и черные, но по форме такие же как и на Рапторе. Однако в СвитМото на мой запрос ответили, что боковинок в наличии нет. Это сильно огорчило меня, т.к. закрывать сезон я пока не собирался. Единственный оставшийся вариант - заказать где-нибудь изготовление боковинок. Пообщавшись со знакомым начальником жестяного производства, я решил заказать ему боковинки из нержавеющей стали, что и было сделано незамедлительно. Правда из-за сложной формы деталей и спешки по причине готовящейся поездки в Городище на закрытие сезона, боковинки вышли немного грубоватыми и явно требовали значительной доработки. Делать нечего - надо ехать, поэтому пока что мы решили поставить их в таком виде, а доделывать уже по приезду. Но поездка в к Шендрику добавила еще неожиданной работы - на неровностях дорог Черкащины во время экскурсии в Корсунь-

Шевченковский разбился пластиковый обтекатель, прикрывающий бачок-расширитель охлаждающей жидкости. В довершение каритны на обратном пути мы попали под ацкий затяжной холодный октябрьский дождь, поливаемые каковым ехали более шести часов. Но промокли не только мы с Серегой... Уже на подступах к Киеву, в районе Обухова, Раптор начал дергаться в ходу и глохнуть на холостых. Проблема была выявлена уже в гараже по прошествии нескольких дней - оказывается вода до верху залила один из свечных колодцев и свеча срабатывала "раз через десять". После слива воды работа мота нормализовалась, и кроме того, многострадальные боковинки вместо переделки были обшиты черной кожей, а разбитая защита - заново изготовлена из толстой обувной резины. Вцелом получилось очень неплохо, но чаша моего терпения уже переполнилась. Если до Городища я еще сомневался - оставить Раптора на следующий сезон или продать его нафиг, то к ноябрю все сомнения отпали. Так что я дал оъяву, и вскоре мой корчик нашел нового владельца - за ним приехал человек из Светловодска. Сейчас в моем гараже поселился Huesung Aquila GV650 Limited Edition - моц тоже не безпроблемный, но как я надеюсь, более надежный, чем Regal Raptor.

В заключительной части трактата принято делать заключения и приводить краткие выводы из всего вышеизложенного для той ленивой части читателей, кто не осилил многочисленные предшествующие буковы. Мы не будем нарушать сложившуюся литературную традицию, и по многочисленным просьбам благодарных читателей приводим

ЭПИЛОГ

Regal-Raptor DD-300E-6- мотоцикл красивый и эффектный. Но! В езде он не удобен: очень большой радиус выворота и низкий клиренс не позволяют комфортно ездить в городе и по проселочным грунтовым дорогам. Езда с пассажиром затруднена для людей крупной комплекции. Жестковата задняя подвеска. Оборотистый спортивный двигатель с мощнейшим приемом, но очень не хватает шестой передачи, так что максимальная скорость ограничена 110-120 км/ч при совершенно сумасшедших оборотах (думаю, не меньше 10 тысяч). Очень удобная посадка в седле для людей выше среднего роста (от 180 см), при далеких поездках совершенно не устаешь. В то же время, совсем неудобное сидение пассажира. Качественная сборка сочетается с наличием очевидных конструктивных недостатков, не позволяющих эксплуатировать его лицам, не имеющих опыта обращения с гаечным ключом.

ПОЛЕЗНЫЕ ССЫЛКИ

Производитель

<http://www.regal-raptor.com/eng/main.asp>

Дилер в Украине

<http://www.svitmoto.com.ua/>

Форумы

<http://geon-club.com.ua/forum/viewtopic.php?f=79&t=482>

<http://www.alternativecruisers.com/index.php>

<http://www.china-moto.com/cgi-bin/yabb2/YaBB.pl?catselect=general>

А ТЕПЕРЬ БУДУТ СЛАЙДЫ!!!

