

Год назад жизненные неурядицы заставили меня сменить образ жизни. Перемены коснулись и транспортного средства. Финансовые проблемы исключали автомобиль, и мой выбор пал на скутер. Технику б/у принципиально брать не хотел. Я автомеханик, и хронология «сюрпризов» скутера хотела знать с нуля. Дабы не регистрировать ТС и не открывать категорию в правах, купил 50-кубовый Defiant Bogatto. На нем в одиночку ездил на Белосарайскую косу (Азовское море).

За бортом +45°, я выехал из Донецка, планируя в тот же день попасть в Крым. На мне дешевый шлем без «челюсти», для дальности непригодный, шумный, под визир задувает, но зато не так жарко.

Перед Мариуполем сворачиваю на Володарском, там заправляюсь. Во время остановки обратил внимание на небольшое масляное запотевание корпуса воздушного фильтра. Подумал: ну жара, максимальные обороты, через вентиляцию картера интенсивнее выходят пары масла – обычное дело. Проехал

но я не придал этому значения. Через несколько километров скутер заглох. Я стал его осматривать – на корпусе воздушного фильтра висели капли моторного масла. Все заднее колесо тоже было замасленным. Масляного уровня в двигателе не было.

Дав остыть скутеру, я с трудом завел его и проехал пару километров до заправки. Купил литр 4Т масла. Каким было мое удивление, когда я влил весь заливочный объем масла в двигатель – 600мл! Сколько я проехал на максимальных оборотах без масла, неизвестно. Скутер ZN150 T9 с воздушным охлаждением двигателя не снабжен датчиками температуры и давления масла, хотя маслонасос имеется. Стрелка тахометра к красной зоне не

были всегда, но держатся, в двигателе появился стучек. Сел и поехал дальше по направлению к Крыму. Мощность не та, по ровной дороге максимум 75 км/час, на подъемах и обгонах аппарат тупит.

В тот момент я напоминал себе асфальтный каток, пущенный с горы, который никто и ничто не остановит. С долей злобы и пофигизма я крутил рукоять акселератора и летел в неопределенность. Состояние походило на шоковое.

Стемнело. Сквозь тонированный визор шлема, облепленный насекомыми и пылью, дорога просматривалась плохо. Свет от встречных фар создавал желтый непроглядный туман, но останавливаться не хотелось. При попытке ехать с

ДРАКОН В КРЫМСКИХ ГОРАХ

Первый визит в Крым забыть невозможно.
На сломанном скутере – в особенности

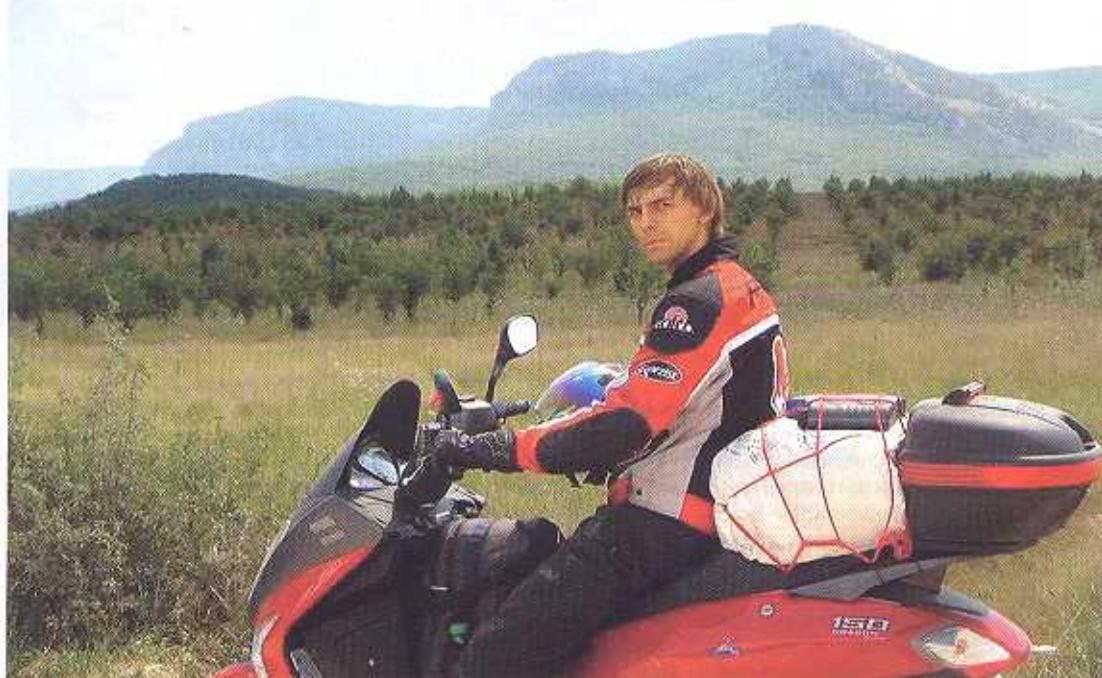
ТЕКСТ И ФОТО: АРТЕМ ХОЛОДОВ

Скоро ощущал потребность в чем-то помощнее и побольше. Так я обзавелся скутером Dragon ZN150 T9. Пробега в 1000 км хватило, чтобы повысить его максимальную скорость до 95 км/ч – на 10 км/ч выше заявленной «максимальки». В принципе, для 4-тактного 150-кубового скутера с расходом горючего 3 л/100 км нормально. В интернете нашел соратников из Донецкого скутер-клуба, стал общаться, посещать слеты.

В отпуск на своих двух

Близился заслуженный отпуск, и я стал задумываться о серьезном путешествии. На сайте клуба Дмитрий из Артемовска объявил о поездке в Крым с товарищами, запланированной на начало августа. Мой отпуск начинался позже старта, поэтому присоединиться к ребятам я мог только на ЮБК.

И вот долгожданный день наступил. После двадцатиминутной возни нагрузил Дракона всем самым необходимым. Из палатки, спальника и прочего баражла появилась спинка на сидении. Дракон был технически подготовлен, весь протянут, заливные уровни в порядке.



Мангуш, Бердянск. От него до Мелитополя трасса была весьма скучная, без деревьев, одни поля.

Как по маслу

Сразу за Мелитополем у Дракона проскочил кратковременный провал в мощности,

приближалась. Вывод таков: во время поездки я никак не мог знать о критическом состоянии скутера. Зато прикуриватель разработчики установили.

Асфальтный каток

В общем, завел я Дракона. Холостые обороты ниже, чем

приоткрытым визором встречный ветер выдувал слезы, донимали насекомые и пыль, летящая из-под колес автомобилей. Потому я вновь закрыл визор и замкнул вентиляционные отверстия на куртке. Все это давило и вводило в панику. Одно утешало: если