



Игорь Владимиров  
ФОТО АВТОРА

# Приключение

приобретения имел наработку 60–70 ч, причем в жестких условиях эксплуатации спортивной командой, но сегодня работает и выглядит прилично и не разу не подводил, хотя ряд моментов смущает его нынешнего владельца, к примеру, “дизельное” звуковое сопровождение в некоторых режимах.

На лодку установлен подъемный транец с гидроприводом, что, как показала практика, ничего, кроме головной боли, не дало. Дело в том, что при путешествии по Черному морю (а катер с мотором прибыли туда на трейлере) отказал, не прослужив и двух недель, мотор гидропривода. После этого начались долгие переговоры с изготовителем, который в итоге попытался всех собак повесить на хозяина. Диагноз поломки был следующим: “Обнаружен надраз на изоляции провода электропитания мотора”. Пришлось установить новый мотор, за который, естественно, следовало уплатить соответствующую сумму. Однако по настоянию владельца был вскрыт старый мотор, в котором оказалась вода, чего не могло случиться вследствие порчи провода — его конструкция не позволяет попасть воде в мотор даже при полном “обрезании”. Как видим, сервис-центр попытался “развести” обладателя подъемного транца.

Между тем, при различных положениях транца можно добиться незначительного, на пару километров в час, увеличения скорости, так что установка подъемного транца действительно оказалась пустой тратой денег и времени. При спокойной воде мотор можно поднимать практически до упора, однако при появлении волнения или при совершении поворота его приходится заглублять, поскольку винт начинает подхватывать воздух, правда, кавитация

# “Тохасика”

*В прошлом номере мы познакомили вас с опытом эксплуатации “Tohatsu 90 TLDI” в Финляндии. Сегодня хотим предложить вашему вниманию заметки о жизни такого же мотора в России.*



**П**риродные и климатические условия на юге Финляндии и в Санкт-Петербурге примерно одинаковые: сезон, как правило, начинается в середине—конце мая и заканчивается в конце октября, количество осадков, роза ветров и число солнечных дней в течение года, наверное, тоже схожи. Похоже все, кроме инфраструктуры и отношения к владельцу лодки, катера или яхты как со стороны государственных структур, так и со стороны многих коммерческих организаций. Поэтому большинство питерских владельцев плавсредств вынуждены жить и действовать на свой страх и риск. Но это так, прелюда, к которой мы в процессе повествования еще вернемся.

Итак, в российской версии “Tohatsu 90 TLDI” установлен на “Stringer 510” длиной по корпусу 5,1 м, т. е. общая длина примерно такая же, как “финской версии” с “Quicksilver”. Вес, правда, “Stringer 510” меньше почти на 100 кг. Лодка была новой — куплена непосредственно у изготовителя. Для многих это является большим плюсом, поскольку можно непосредственно отслеживать процесс рождения своего судна.

История мотора иная: он не новый, на момент

возникает плавно, что, по всей видимости, связано с особенностями винта, хотя он и не является полупогруженным.

Так как стандартного винта не было, решили установить четырехлопастной винт "Solas" 13.5×17 дюймов, подрезав по радиусу на один сантиметр.

После Ледовой гонки, которая проходила 5 ноября 2005 г. уже в наших водах на Неве, на мотор был установлен винт "Ballistic" 13.5×21 дюйм, но и он не понравился тем, что упор при разгоне оказался меньше, чем ранее, хотя максимальные обороты были такими же, как при установленном четырехлопастном "Solas". С новым винтом максимальная скорость упала, незначительно, но упала. Поэтому в перспективе владелец хочет попробовать четырехлопастной винт "Ballistic XL" 13/5×23 дюйма, который предполагается подрезать. Может быть, с этим винтом транец начнет работать в полную силу и оправдает потраченные на него силы и средства.

Теперь — о моторе: он почти полностью выполняет те функции и задачи, которые на него возложены. Некоторые проблемы возникли с его установкой и эксплуатацией на начальном этапе. Из-за того, что мотор неновый и некомплектный (у него не было винта и части механизма управления), пришлось компилировать. При непосредственной установке мотора на лодку была использована переделанная (укороченная и заново изогнутая) рулевая тяга от "Selva", так как оригинальной не досталось. Пришлось также удлинить провод, идущий к аккумулятору, и рассверлить наконечники тросов газ-реверс, поскольку было только два комплекта наконечников, которые устанавливаются со стороны машинки.



При пробном выходе на "Stringer" с мотором "Tohatsu 90 TLDI", о которых, собственно, и идет речь, лично мне показалось, что мотор издает не так уж и много шума даже на полном ходу, правда, ходить довелось уже после того, как на внутреннюю часть капота был наклеен шумоподавляющий материал. Вибраций также не было замечено. В ряде режимов мотор издает специфические звуки, которые можно назвать "тракторными", однако это отчасти связано с конструкцией лодки, у которой в задней части находится достаточно обширный рундук, играющий порой роль резонатора, значительно усиливающего звуки определенных частот. Практически все плавание проходило с натянутым тентом, также хорошо отражающим звуки внутрь (эффект "бочки"). Но если закрыть заднюю шторку, отделяющую мотор от "жилого" пространства, то в лодке становится тихо. Мотор, конечно, слышно, но даже на полной скорости можно говорить, не напрягаясь, мешает только встречный ветер, от которого, правда, тоже можно отгородиться. Замеры показали, что на максимальном ходу при волнении уровень различных шумов в кокпите при поднятом тенте колеблется от 90 до 94 дБ.

Однако вернемся к мотору. Максимальная скорость, которую удалось развить на альянсе "Stringer" + "Tohatsu" — 66 км/ч на Неве во время Ледяной гонки против течения и 73 км/ч по течению. При этом в лодке были один человек (90 кг), два аккумулятора и 40 л топлива. Вес лодки — 420 кг, вес мотора — 145 кг, вес транца — 17 кг. Обороты двигателя при достижении максимальной скорости составляли 5200–5400 в минуту.

Комфортная крейсерская скорость — 35–40 км/ч, скорость выхода на глиссирование

**Расходы на содержание и эксплуатацию мотора за один сезон**

Топливо АИ-95	18 р. × 600 л = 10 800 р.
Масло "Optimax"	900 р. × 4 л = 3600 р.
Свечи "NGK PLATINUM"	250 р. × 3 шт. = 750 р.
Топливные фильтры	60 р. × 2 шт. = 120 р.
	Итого 15 270 р.

*см. стр. 158*



# в России

На холостых оборотах мотор шумит больше, чем аналогичные по мощности "Mercury" и "Yamaha", однако работает ровно. Любопытно, что некоторые даже интересовались, не дизельный ли это мотор? В конструкции не предусмотрен глушитель шумов на впуске, в связи с чем было принято решение оклеить изнутри кожух шумоподавляющим материалом, что привело к определенному снижению общего шума от работы мотора.





— 26–27 км/ч. Максимальный расход топлива — 33,5 л/ч, при крейсерской скорости — 13–15 л/ч с четырьмя человека на борту и 10–11 — с двумя (скорость при этом — 34–35 км/ч, обороты — примерно 3500 в минуту). Бортовой компьютер начинает работать с отметки тахометра 1500 об/мин и показывает при этом моментальный расход около 2 л/ч. Исходя из опыта эксплуатации, средний расход топлива составляет 35–45 л бензина на 100 км в зависимости от нагрузки и состояния воды и воздуха.

При резком увеличении газа мотор начинает набирать обороты плавно, что, скорее всего, связано с настройками системы впрыска. Это не всегда удобно, особенно при вытягивании лыжника из воды. За все время эксплуатации в моторе были заменены только свечи зажигания, так как он

работал неровно. Новые свечи помогли, и теперь работа мотора, имевшего сложное детство, стабильна, без провалов и сбоев, хотя, по мнению владельца, и отличается повышенной шумностью.

Как показало знакомство с этой “двойкой”, расход топлива — в пределах инструкции по эксплуатации. Однако подбор оптимального винта и поиск средств борьбы с различными шумами будут продолжены, но уже весной. Опыт перевозки лодки с мотором на трейлере показал, что длительные перевозки по нашим дорогам и лодка и мотор переживают нормально, мотор неплохо живет в черноморской воде.

*P.S. Автор выражает благодарность Марку Бороздину за предоставленную информацию и возможность ознакомиться с мотором и лодкой.*

**КИТЫ среди моторов**

**ГАРАНТИРОВАННАЯ НАДЕЖНОСТЬ**



Официальный дистрибьютор TOHATSU в России  
 ООО "Сумеко"  
 192236, Санкт-Петербург,  
 ул.Софийская, д.14, а/я 132  
 Тел.: (812)326-65-25, 326-65-31,  
 факс: (812)326-65-28  
 e-mail: tohatsu@sumeko.ru  
 информация о дилерах: www.sumeko.ru