



## В гарантийной мастерской моторов «Suzuki»

*Всегда интересно узнать из первых рук, чем могут «болеть» подвесные моторы. А кто может лучше знать об этом, как не мастера, которые устраняют различные неисправности, осуществляют гарантийный ремонт и регламентное обслуживание? Руководствуясь этим постулатом, мы обратились в фирму, которая нацелена на ремонт и гарантийное обслуживание подвесных моторов «Suzuki», продаваемых компанией «Stingray».*

**П**ервое, чем обычно озабочены обладатели моторов, это какова их надежность и что нужно делать, если что-то нарушается в жизнедеятельности этих движков. Поэтому один из наиболее актуальных вопросов, которые мы задали мастерам, выглядел примерно так: что нужно делать с мотором, дабы его жизнь была долгой и плодотворной?

По статистике, около 90% ремонтов – это ремонты именно редукторов и подводной части моторов. Дело в том, что их владельцы нещадно бьют редукторы о камни при движении на полном ходу, бьют винты, в результате чего редуктор также выходит из строя либо сразу, либо через короткое время, умудряются на заднем ходу бить моторы о причальные стенки, сваи, торчащие и притопленные,

и т. д. В результате в мастерскую поступает огромное количество моторов со «срубленными» или изуродованными редукторами, поэтому первый совет, который обычно дают мастера, – быть аккуратным при эксплуатации. Вообще-то по гарантии фирма ремонтирует около 1% проданных моторов.

Не меньше моторов приходит на гарантийное обслуживание из-за их перегрева. Если хозяин не может доказать, что он все делал нормально, то, скорее всего, случай гарантийным признан не будет. Правда, благодаря политике компании «Stingray» некоторые спорные моменты, когда ни хозяин толком ничего доказать не может, ни мастерская не может с вероятностью до 100% быть уверенной, что проблемы с системой охлаждения возникли по вине владельца,

разрешаются в пользу владельца мотора и ремонт производится бесплатно.

Почему же может пострадать одна из важнейших частей мотора – система охлаждения? Прежде всего из-за неправильно выполненной сезонной консервации мотора либо отсутствия консервации вообще. Нередко владелец вообще не следит во время эксплуатации за поведением мотора в целом и за работой системы охлаждения в частности. Вроде бы элементарные правила, но они не соблюдаются. По словам работников мастерской, есть случаи отказа системы охлаждения из-за того, что осенью или весной, когда днем держится плюсовая температура, а ночью возможно ее понижение до  $-5^{\circ}\text{C}$  и ниже, в системе охлаждения появляется лед, он во время запуска мотора и блокирует систему



охлаждения. Доказать, что «лед имел место» либо очень сложно, либо невозможно, поэтому перегретые моторы тоже приносят на ремонт по гарантии.

Частенько сложности возникают с моторами, которые не готовили к зимнему хранению. Если мотор перед «закладкой» на хранение консервируют в соответствии с рекомендациями производителя, в данном случае «Suzuki», то он долгие годы служит своему хозяину, а при наработке в навигацию около 50 моточасов и менее (обычном для большинства моторов) заявленного ресурса хватит на 20 лет и более. Как говорят механики, определить, был ли законсервирован мотор или нет, можно по ряду признаков. Один из них — досрочный выход из строя сальников. Другой — появление внутри мотора на стенках и в каналах специфического налета, который образуется из лаковых отложений масла и всевозможных мелких твердых частиц, всегда в том или ином количестве присутствующих в моторном масле (появляются в результате выработки металлических деталей). Причем в период зимнего хранения старое масло коксуется достаточно активно, и на следующий сезон из-за наличия отложений

повышается температура силового агрегата, часть их начинает отслаиваться, становясь натуральным абразивом, который не щадит ни коленчатый вал, ни поршневую группу. Ускоряется кок-



сование колец, снижается компрессия, уменьшается мощность и наступает момент, когда мотор уже не может работать в нормальном режиме.

Неправильная консервация, впрочем, как и неправильное хранение, потихоньку из года в году убивают и электрическую схему, даже несмотря на то, что уровень заводской защиты очень высокий. Влага, попавшая осенью в чрево мотора, в частности в электрические «потроха», замерзает, увеличивая

различные зазоры, нарушая контакт в клеммах, и в результате весной все покрывается окислами железа, алюминия, меди и т. д. Грязь и пыль, попавшие в период эксплуатации на внутренние части, образуют сложно разрушимую пленку, которая, намокнув, становится отличным полем для возникновения различных коротких замыканий, стекания заряда и пр. И, в конце концов, мотор теряет свой моторесурс, причем не в арифметической прогрессии, а в геометрической.

Короче, если мотор не консервировался для зимнего хранения, а также неправильно хранился, опытные механики вычислят это, как принято говорить, в два счета.

Приносят в мастерскую на гарантийный ремонт так называемых «утопленников». В их число попадают четырехтактные моторы, в картер которых из-за некачественных прокладок попадает вода. Поскольку это не вина владельца, гарантия на моторы распространяется в полной мере. Другое дело, когда мотор на ходу сорвался с транца и вволю хлебнул воды через систему забора воздуха. Тут уж вина владельца, и это, как правило, можно доказать. Если вода попала в цилиндры, в камеру сто-

рания, возможно даже был гироудар, то тут споры, собственно говоря, излишни. Рекомендацию же владельцам можно дать одну – постоянно следить за креплением мотора. Другого не дано.

У моторов «Suzuki» есть и свои проблемы, которые всегда исправляются за счет изготовителя. Одним из критических мест являются подшипники. Это связано с технологией их изготовления на заводе. Например, из-за нарушения теплового режима посадки подшипника в то место, где ему предстоит трудиться долгие годы, либо из-за каких-нибудь отклонений в технологии производства какой-то партии подшипников, либо просто из-за невнимательности они могут быть установлены с небольшим отклонением от стандарта. В итоге подшипники начинают работать не так, как надо, и мотор выходит из строя. Обычно такой дефект отслеживается фирмой-производителем и дистрибьюторам рассылается список номеров моторов,



где были некачественно установлены подшипники. Разумеется, ремонт такого мотора будет произведен бесплатно. Это касается как подшипников силового агрегата, так и подшипников редуктора.

Не часто, но встречаются моторы с не совсем качественными сальниками, вернее, сальники качественные, но изгото-

товлены немного по другой технологии, вследствие чего могли либо «уплыть размеры», либо измениться посадочная высота. Номера моторов, которым достались такие сальники, изготовители также сообщают дистрибьюторам, и ремонт, естественно, выполняется за их счет.

К слову о сальниках. Это вроде бы, на первый взгляд, нехитрое резинотехническое изделие играет в жизни моторов если не первую скрипку, то, по крайней мере, одну из важнейших. Оно не выпускает наружу масло (не только моторное, но и трансмиссионное) и не впускает внутрь мотора воду. Разрушившиеся или «задубевшие» в результате неправильного хранения сальники могут просто убить мотор, который станет голодать от недостатка масла и наберет воды во все мыслимые и немыслимые емкости. Как уже было сказано выше, сальники стареют и разрушаются по многим причинам, но главная – неправильный уход за мотором. В силовом агрегате сальники могут выйти из строя из-за люфтов, перегрева и недостатка масла, а также его переизбытка или попадания воды в масло. Попадание же в редуктор воды, люфт вала и прочие неисправности способствуют вытеканию масла, что приводит к неправильному режиму работы сальника, и в итоге тот «умирает».

И, наконец, надо сказать хотя бы два слова о дешевых моторах. За последние несколько лет в Россию было ввезено довольно большое количество подвесных моторов категории «б/у». На Северо-Западе основным источником

таких моторов является Финляндия. Не секрет, что мотор, покидая страну Суоми, как впрочем и любую другую, туда уже никогда не вернется, и все претензии, которые можно было бы предъявить к нему, здесь не работают. Поэтому в мастерскую поступает достаточно большое количество моторов с различными, хорошо скрытыми дефектами. Финны – народ аккуратный, даже, пожалуй, педантичный, и потому внешне трех-пятiletний мотор может выглядеть очень и очень достойно, однако на деле оказывается «перегретым». Какое-то время такой силовой агрегат живет своей обычной моторной жизнью, но через некоторое время у него появляются странности: вибрация на холостых оборотах, потеря тяги и другие не менее странные вещи. Вскрытие (не всегда, разумеется), показывает, что мотор, несмотря на «свежий» год выпуска, уже ремонтировался и, скорее всего, по поводу перегрева. В итоге, купив мотор сравнительно дешево у предприимчивых финнов (а порой и у наших соплеменников, делающих свой бизнес в Финляндии), его обладатель «попадает» на ремонт, который выливается в кругленькую сумму, частично превышающую ту самую «дельту», что изначально планировалось сэкономить. Как известно, скупой в большинстве случаев платит дважды.

Вот в общем наиболее характерные проблемы, с которыми люди идут к механикам, а механики стараются решить их и дать советы по дальнейшему содержанию моторов «Suzuki». ☞