

Один день в гарантийной мастерской

«Yamaha»



Как часто можно услышать о том, что гарантийные обязательства, предусмотренные законодательством и самой фирмой-производителем, исполняются плохо. Как часто владельцы моторов клянут продавцов за то, что те под любым благовидным предлогом пытаются перевести гарантийный, по мнению владельца, случай в разряд обычной поломки по вине хозяина мотора и так далее, и так далее... На самом деле подобные случаи бывают, но крайне редко и по большей части спровоцированы самими обладателями моторов. Для того чтобы узнать, почему возникают спорные вопросы по гарантийному обслуживанию подвесных моторов «Yamaha» и как их избежать, мы обратились за помощью в компанию «Петросет».



Далее разговор пойдет не столько о том, какие случаи признаются гарантийными, а о том, как избежать вообще появления в мастерской по поводу ремонта мотора.

Для того чтобы была хоть какая-то стройность изложения, поделим материал на части.

Часть первая: ГСМ

О бензине и маслах можно говорить сколь угодно долго, однако результат будет, как правило, отрицательный. Водномоторники – народ дисциплинированный, обычно придерживаются правил, прописанных черным по белому в инструкции по эксплуатации, но иногда по не совсем понятной причине вдруг нарушают их. Это касается и бензина и масла. В итоге – поездка в мастерскую, выяснение отношений, испорченное настроение и потерянные деньги. Напомним, рекомендуемые виды (марки) масел и сорта бензина четко указаны в инструкции. Возможны отступления, но не во всех случаях. Приведем пример. Некто, ориентируясь на советы знакомого, который в свое время приобрел мотор, тоже

Основные данные

подвесных моторов «Yamaha» одной и той же мощности, но разных конструкций

Марка	Мощность, л.с., при об/мин	Кол-во цилиндров/ раб. объем, см ³	Вес, кг	Смазка бензин/масло	Макс. расход топлива, л/ч	Ориентировочная цена, руб.
25NMHOS	25/5500	2/395	49	Автомат	12,0	91 060
25BMHS	25/5000	2/496	53	50:1	10,7	78 880
40XMHS	40/5000	2/703	72	50:1	20,0	96 860
40VEOS	40/5000	3/698	74,5	Автомат	18,5	129 920

купил себе мотор такой же мощности, но другой модели и стал его эксплуатировать, опираясь на опыт знакомого. В результате — поломка механизма ГРМ с вытекающими последствиями и обращением в мастерскую, где и установили, что пострадавший использовал бензин марки Аи-92, большей частью сомнительного качества на моторе, довольно сильно форсированном и с большой степенью сжатия. В то же время его знакомый, применяя Аи-92, без проблем продолжал (и, скорее всего, продолжает) эксплуатировать свой мотор, поскольку его детище было сделано путем дефорсирования из более мощного мотора и имело не столь большую степень сжатия, что позволяет сравнительно безболезненно применять бензин с меньшим октановым числом. Делаем выводы: «Yamaha» (к счастью или к сожалению) сегодня выпускает огромное количество моделей моторов, сориентироваться в них сходу невозможно, поэтому, покупая мотор, не надо стесняться лишней раз задать интересующий вас вопрос дилеру. В частности, большинство продавцов может подробно объяснить, какие моторы могут «переварить» менее октановый бензин, а какие нет. Если есть сомнения в «показаниях» продавца — люди бывают разные, то не грех либо самому погрузиться в изучение технических данных, либо найти кого-нибудь из тех, кто вызывает доверие, но при этом не обращаться за помощью к людям, всю жизнь проходившим на лодках под отечественными моторами. Тут нужен человек, сведущий в моторах зарубежного производства.

Те же проблемы с маслом: «Yamaha» не зря рекомендует использовать именно те сорта масел, которые прописаны в «мануалах». Для того чтобы добиться высокого качества и хорошей отдачи, а также длительного ресурса, инженеры вынуждены разрабатывать не просто «железо», как им заблагорассудится, а сложный технический агрегат, состоящий все из того же «железа», масла, бензина, свечей зажигания, ТО (технического обслуживания) и многого другого. Иными словами, заявленный срок успешной жизнедеятельности мотора возможен лишь при соблюдении всех составляющих. Небольшие отклонения, разумеется, возможны, но только небольшие, и их надо хорошо себе представлять, т. е. стать если не специалистом, то, по крайней мере, сведущим человеком в данной области. Если нет уверенности в том, что приобретенных знаний достаточно для экспе-

риментов, то лучше в роли источника информации использовать инструкцию по эксплуатации.

Однако вернемся к маслу. В недрах «Yamaha Motor» существует подразделение, основной задачей которого является разработка масел для ее продукции. Торговая марка «Yamalube» сегодня известна во всем мире, и продукция с этим логотипом в полной мере присутствует в России. В идеале, моторы производства «Yamaha» лучше всего «кормить» именно этим маслом. Однако если его нет (бывает, что в том или ином регионе нельзя купить именно это масло), то, проконсультировавшись с представителями «Yamaha» в России, можно подобрать замену. Замену также можно найти, изучив допуски, обозначенные производителями масла. Короче, чем более качественное (необязательно дорогое) масло будет использовано, тем дольше будет жить мотор. Это касается как масел для двухтактных моторов, так и для четырехтактных, а также для редукторов тех и других.

В редукторе, как, впрочем, и в картере четырехтактных моторов, рекомендуется заменять масло каждую осень перед их консервацией на зиму. При этом необходимо проверить целостность сальников. Операцию по консервации и проверке целостности сальников можно выполнять самому, а можно обратиться в мастерскую. «Опрессовку» (проверку под давлением) мотора своими силами сделать сложно, для этого необходимо оборудование.

Одно замечание по поводу консервации: в период гарантийного срока мотор, даже если его не консервировать, будет жить более или менее сносно, а вот затем ждите часа «икс», поскольку ржавчина или разложившийся бензин делают свое черное дело активно. Все механики в один голос твердят: «Консервация сохранит не только мотор, но также нервы и деньги».

Если консервацию вы проводили собственными силами, то необходимо не забывать о том, что бензин из карбюратора необходимо удалить, а на





моделях с системой впрыска использовать стабилизатор бензина, при этом он должен оставаться в топливной системе. Оставлять на зиму мотор нужно так, чтобы в системе впрыска оставался бензин.

Для долгой и полноценной жизни мотора, особенно в российских условиях (большинство стран СНГ — не исключение), необходимо использовать топливные фильтры, которые отсекут от внутренних элементов мотора не только механические примеси, но и воду. Особенно это касается моторов с системами впрыска, на них рекомендуется устанавливать специальный дополнительный фильтр. Цена его может колебаться от 40 до 100 долл. США, что по сравнению со стоимостью форсунки, цена которой — около 230 долл. (без стоимости работы по ее замене), не так уж и много.

Да, не забывайте про свечи. Они должны соответствовать тем, что указаны в инструкции. В гарантийную мастерскую очень часто обращаются люди, у которых возникли проблемы из-за применения более «горячих» или более «холодных» свечей. Бывает даже, что владельцами используются свечи длиннее (лучше, если короче), чем положено... «Длиннее или короче» в данном случае означает, что резьбовая часть свечи больше или меньше.

Часть вторая: винты

Моторы «Yamaha» поступают в розничную сеть со стандартными винтами на валу. Однако это вовсе не означает, что он лучше всего подходит к конкретной паре мотор-лодка. Тахометрами оснащаются моторы, только начиная с определенных моделей, поэтому рекомендации приобрести тахометр (можно самый простой, но специальный) не лишены смысла. Моторы «Yamaha» не любят как перекрутов (несмотря на ограничитель оборотов, это возможно), так и работу на пониженных оборотах при полной нагрузке (при положении ручки или рычага газа на моделях с ДУ «полный газ») по вине винта. Отклонение как в большую, так и в меньшую стороны от оборотов, указанных в инструкции, грозит силовому агрегату достаточно большими неприятностями.

Применение винтов сторонних производителей в период гарантийного срока «Yamaha» и, соответственно, ее дистрибьюторы и дилеры не приветствуют и даже могут отменить гарантию. То же относится и к другим элементам, таким как детали электрооборудования и пр.

Часть третья: система охлаждения

Очень часто в мастерскую обращаются по поводу перегрева мотора. Это про-

исходит и с маленькими, и с большими моторами. Почему? На этот вопрос сможет ответить большинство обладателей моторов без запинки — это засорение системы охлаждения. Поэтому советом, который дают механики, не стоит пренебрегать: всякий раз после «похода» по траве, в тростниках, по замусоренным акваториям и при любом подозрении, что система охлаждения может засориться или полностью забита мусором, надо немедленно остановиться и очистить подводную часть мотора от мусора (водорослей, полиэтиленовых пакетов и т. д.).

На многих моторах система охлаждения оснащается термостатом, который может выйти из строя из-за попадания мусора, крыльчатка (а ресурс ее — 300 ч) также может выйти из строя из-за попадания твердых частиц, поэтому после внешней очистки необходимо проверить наличие контрольной струи. Да и вообще имеет смысл обзавестись привычкой, регулярно поглядывать на струйку, которая сигнализирует о том, что водичка в систему охлаждения поступает.

Подведем итог: постоянное наблюдение за специальной струйкой, если нет специального датчика температуры, необходимо. Все мнения о том, что, купив мотор «за такие деньги», владелец не должен крутить головой, не проходят.

Мотор есть мотор, и ему все равно, какие деньги за него заплатили.

После того как на моторе вы долгое время ходили по мелкой или мутной воде со взвесью песка, а такое удовольствие можно было получить этим летом, например, на достаточно большом участке в Невской губе, так как там активно намывали дополнительную территорию к Васильевскому острову, необходимо либо походить по чистой воде, либо промыть систему, чтобы удалить из нее абразивные частицы, которые убивают не только крыльчатку, но и корпус помпы. Производительность системы охлаждения тоже имеет значение, и надо как-то за этим следить либо самому, либо с помощью мастера.

Часть четвертая: редуктор

Удары о камни — не редкость, и многие считают это неизбежным злом, с которым надо мириться, а по возможности избегать. Если случилось страшное, т. е. мотор ударился обо что-то, то надо сразу же сбросить газ, поднять мотор и внимательно осмотреть его подводную часть. В некоторых случаях, когда, по вашему мнению, «дело полный швах», дальнейшее движение под мотором лучше прекратить и поискать возможность дойти до берега или до ближайшей марины без него. Если внешних повреждений не видно, люфта на гребном валу винта нет и масло не вытекает, то лучше на малых оборотах дойти до ближайшей стоянки (марины) и там уже все детально осмотреть.

Редуктору могут навредить сети и

даже простая леска. Обычно, если винт запутался в них, владелец устраняет видимую часть «веревочек», нитей и лески. Но, если оставить часть, которая наматалась на вал (ее не видно из-за ступицы винта), то могут пострадать сальники редуктора. Жесткие нити будут в буквальном смысле резать резину. Последствия, разумеется, описывать не надо. Отсюда вывод: сняв с винта веревки, леску или проволоку, следует проверить вал редуктора и только после этого продолжить движение.

Ставя мотор на консервацию, необходимо заменить масло в редукторе по двум причинам. Во-первых, это своеобразный контроль его состояния — по виду масла можно определить, какими проблемами страдает редуктор. Во-вторых, наличие воды укажет на неисправность сальников, наличие металлической стружки, т. е. проблемы более серьезные. А свежее масло, залитое на зиму, хорошо предохранит его от коррозии.

Часть пятая: выбор мотора

Наверное, эта часть могла бы быть первой, но, как известно, человек лучше запоминает сказанное в конце. Покупая мотор «Yamaha», надо очень хорошо себе представлять, где, как, на какой лодке, как часто он будет использоваться. Повторимся, «Yamaha» сегодня выпускает очень много моделей и модификаций, среди которых можно выбрать для себя самую подходящую в соответствии с вашими требованиями. Простой пример: если вы планируете активно эксплуатировать мотор вдали

от цивилизации, то стоит обратить внимание на серию «Enduro». Моторы этой серии немного дороже, но они легче «переваривают» не очень качественный бензин, требуют меньше внимания при эксплуатации и при этом достаточно просты. Повышенный расход топлива (серия двухтактная) окупается в данном случае неприхотливостью мотора и спокойствием владельца. Не стоит покупать нагруженный четырехтактный мотор, если вы не уверены в качестве бензина, который продается в вашем регионе.

Механизм выбора должен быть примерно таков. Вначале надо определить, на каком катере (лодке, яхте и т. д.) предполагается ставить мотор и на какой акватории использовать катер с этим мотором. И только после этого имеет смысл идти в салон по продажам и высказать продавцу свои пожелания. Если продавец покажется вам не очень компетентным, обратитесь к руководителю салона, думаю, что в любом случае вы получите нужный ответ или совет. Продавцам, как правило, хочется продать не любой мотор, а тот, что вам подходит, поскольку им самим не очень выгодно обременять фирму будущим гарантийным ремонтом и включаться в спор по поводу того, гарантийный это случай или нет. Большинству продавцов выгодно, чтобы проданный ими мотор в течение гарантийного срока работал успешно. Ну, а дальше начинается, как говорят на флоте, «автономное плавание», и все проблемы по обеспечению живучести ложатся на плечи владельца.

И. В.



YAMAHA

ПЕТРОСЕТ

ГРУППА КОМПАНИЙ

ОТКРЫЛСЯ НОВЫЙ

СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР
ПО ПРОДАЖЕ И ОБСЛУЖИВАНИЮ
МОТОТЕХНИКИ YAMAHA

YAMAHA-ЦЕНТР

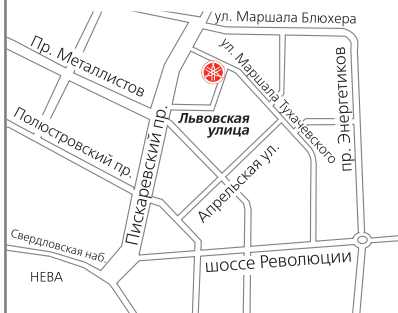
телефон:

(812) 64-703-64

www.petroset.ru



Санкт-Петербург,
Львовская ул., 10





Новый «Yamaha-Центр» в Санкт-Петербурге

В конце февраля состоялось официальное открытие группой компаний «Петросет» нового «Yamaha-Центра» – Северо-западного регионального центра по продаже и обслуживанию мототехники «Yamaha».

Чем примечателен новый центр? Во-первых, размерами. Как считают специалисты, это самое (или одно из самых) крупное профильное предприятие на территории Европы. Общая площадь торгового зала, сервисных, подсобных и офисных помещений составляет более 3000 м². Во-вторых, центр создавался и проектировался с учетом применения самых современных технологий строительной индустрии. Это касается как внешнего архитектурного решения, так и внутреннего оформления и размещения тех или иных помещений. В-третьих, в новом центре (площадь торговых залов – более 2000 м²) представлена практически вся техника, начиная от электрогенераторов и заканчивая самыми современными мотоциклами, которые сегодня производит «Yamaha Motor». В торговом зале можно увидеть не только снегоходы, ATV, мотоциклы и подвесные моторы, но также все необходимое для того, чтобы в процессе эксплуатации техники «Yamaha» у ее хозяев не возникало проблем – это одежда, расходные материалы, различные аксессуары и запасные детали. Кроме продукции «Yamaha» в новом

центре можно увидеть и продукцию, которую группа компаний «Петросет» разрабатывает сама и производит не только в России, но и в других странах. Это – лодки «Yamagan», «Silverado» и «Nordik», одежда «Baltic» и другие товары. И, наконец, а может быть, это нужно было поставить во главу перечня, это размещение самого центра. Несмотря на то, что он находится не в самом центре города, как уже давно работающие центры, созданные «Петросет», до него достаточно легко добраться, затратив на дорогу не более 15 минут от центральных улиц города или от КАД (кольцевая автомобильная дорога).

Как говорят сами сотрудники «Петросет», новый центр создан прежде всего для клиента. Здесь проводятся все основные операции, связанные с предпродажной подготовкой и оформлением покупки. Сотрудники центра также проводят практически все работы, связанные с гарантийным и постгарантийным обслуживанием. Большой сервисный блок позволяет осуществлять хранение, предпродажную подготовку и ремонт различной сложности любой



техники «Yamaha», которая официально поставляется в Россию.

На открытии присутствовали практически все первые официальные лица со стороны «Yamaha Motor Co., Ltd», имеющие отношение к продаже техники в России.

При создании «Yamaha-Центра» учтены все требования к авторизованным центрам корпорации «Yamaha Motor Co., Ltd», а также использован многолетний опыт работы группы компа-



Настройка привода дросселя ПМ «Yamaha»

Рассмотрим основные принципы настройки тросового привода и рукоятки управления дроссельной заслонкой моторов «Yamaha» мощностью от 9.9 до 30 л.с. 1996 – 1998 гг. выпуска.

Настройка тросов привода должна позволять перемещаться всей конструкции таким образом, чтобы мотор мог развивать и минимальные, и максимальные обороты. Все операции проводятся на выключенном моторе с вывернутыми свечами и отсоединенными клеммами аккумулятора, если мотор имеет систему электрического запуска.

Модели с румпельным управлением

1. Поставьте заслонку в положение холостого хода и ослабьте фиксаторы А и В на рис 1.
2. Настройте винты С и D таким образом, чтобы дроссельная заслонка полностью закрывалась, когда рукоятка газа установлена в положение «холостой ход».
3. Настройте винты С и D таким образом, чтобы при режиме «полный газ» магнето перемещалось до упора.
4. Проверьте работу рукоятки газа и настройте винты С и D до тех пор, пока

не появится легкий люфт при повороте рукоятки газа (рис. 2).

5. Тщательно заверните фиксаторы А и В (рис. 1).

Модели с дистанционным управлением

На различных моделях могут быть разные приводы дроссельной заслонки. В данном случае речь будет идти о типичных вариантах привода и настройки.

1. Отсоедините оба кабеля аккумулятора и удалите свечи.
2. Определите места подсоединения тросов. Один из тросов управляет валом дроссельной заслонки. Он должен начинать движение первым при повороте рычага газа.
3. Установите рычаг газа в режим холостого хода. Отсоедините трос дроссельной заслонки (на рис. 3. указано типичное положение).
4. Отсоедините трос от замка, ослабьте гайку (поз. А, рис. 4) на конце троса. Установите ДУ и положение магнето при закрытой заслонке и при полно-

стью открытой заслонке. Настраивайте фиксатор В (рис. 4) до тех пор, пока он не будет свободно надеваться на крепление.

5. Проверьте наконечник троса и резьбовую часть. Минимальная глубина завинченного участка троса управления дроссельной заслонки должна составлять 8 мм. При правильной настройке трос не имеет люфта и сидит на месте крепления плотно.

6. Переведите несколько раз дроссельную заслонку в крайние положения, убедитесь в том, что магнето при полностью открытой дроссельной заслонке перемещается до упора и возвращается в исходное положение (холостой ход) без люфта и заеданий. Проверьте работу механизма ДУ и, если нет нареканий, аккуратно заверните контргайку. Если при перемещении рычага газа возникают проблемы (отмечаются люфт или заедания), то повторите операцию.

7. Установите свечи и затем подсоедините электрические кабели к аккумулятору.

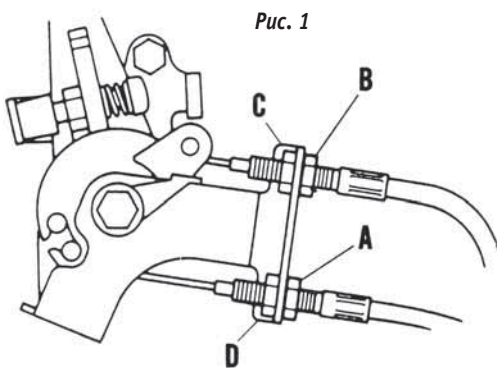


Рис. 1

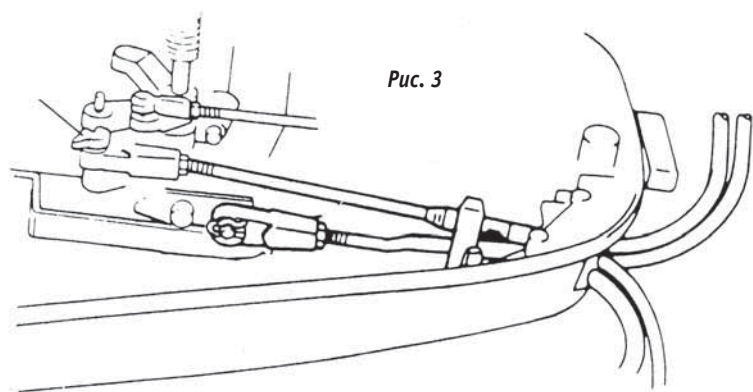


Рис. 3

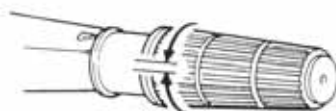


Рис. 2

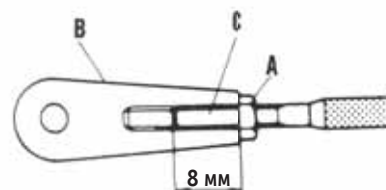


Рис. 4