

Два китайских «морячка»

Вот уже пару лет, как российских любителей подвесных моторов волнует появление на рынке продукции из Китая: какие они, эти «китайцы»? Нам посчастливилось этой осенью познакомиться с двумя из них.

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ



Все необходимые элементы легкодоступны



Небольшой вес – неоспоримое достоинство

Речь идет о моторах «Sailor» (от англ. — моряк, матрос), которые имеют много общего, но в то же время отличаются друг от друга. Моторы мощностью 2 и 2.5 л.с. — двухтактные с комбинированной системой охлаждения, «нога» аналогична дейдвуду моторов «Yamaha» такой же мощности. Румпель и управление — одинаковые. Отличия заключаются во внешнем виде и силовом агрегате.

Испытания проводились на лодке «Лидер 400», которая в редакции используется как базовая для проведения тестов при нагрузке один человек (100 кг) и 30 кг груза. Место — Большая и Малая Невки, в Невской губе, тем-

пература воздуха — 14° С, температура воды — 11° С, ветер — 2–3 м/с.

На этой лодке под моторами «Sailor 2» и «Sailor 2.5» довелось походить по пять часов. В принципе, они ведут себя примерно одинаково, за исключением того, что с мотором «Sailor 2.5» удавалось развить во время теста большую максимальную скорость, чем с мотором «Sailor 2», что закономерно.

Оба мотора оборудованы автоматической коробкой передач, роль которой выполняет центробежная муфта. Принцип работы такой системы прост и надежен.

Иными словами, когда мотор работает на холостых оборотах или чуть выше, трансмиссия (вал, редуктор и винт) находится в состоянии покоя. Стоит добавить обороты поворотом рукоятки газа «мотоциклетного типа», как муфта срабатывает, и мощность силового агрегата начинает передаваться на гребной винт. Срабатывание муфты происходит примерно при 2200–2300 об/мин или при повороте рукоятки газа примерно на треть либо чуть больше (есть небольшой люфт). При этом не наблюдалось ни удара, ни толчка, все происходило плавно. Минимальная скорость движения лодки при работающей муфте составляла около 3 км/ч на обоих моторах. Удерживать такой режим движения сложно, поскольку трудно все время удерживать рукоятку газа: небольшое движение — к примеру, поворот — и муфта из-за того, что обороты понизились, выключает трансмиссию. При достижении двигателем 3000 об/мин движение получается стабильным, и муфта уже не выключается, даже если было совершено неловкое движение.

Кстати, о неловких движениях. Так как у трансмиссии нет заднего хода, движение назад осуществляется поворотом мотора вокруг оси крепления на

180°. К этому надо немного привыкнуть, поскольку при поворачивании мотора за румпель вольно или невольно рукоятка газа меняет свое положение, и, следовательно, обороты могут увеличиться, что, в свою очередь, приведет к срабатыванию муфты сцепления. Тогда гребной винт начнет свою работу. На открытой воде это не страшно, а вот в узких и стесненных местах создает неудобства.

Максимальная скорость, которую удалось достичь на лодке «Лидер 400», не слишком велика: «Sailor 2» разогнал ее до 7.7 км/ч, «Sailor 2.5» — до 8.2 км/ч. Однако при установке на длинную и узкую лодку с жестким корпусом эти моторы способны разогнать ее до 15 км/ч и более. При максимальной скорости «Лидер 400» делает отчаянные попытки выйти в переходный режим, задирает нос, при этом «тащит» за собой воду. «Sailor 2» более чувствителен к загрузке лодки, и при наличии в ней трех человек (260 кг) и около 30 кг груза не хочет разогнаться быстрее 6.5 км/ч, хотя обороты коленчатого вала — максимальные и соответствуют тем, которые указаны в инструкции. «Sailor 2.5» оказался менее чувствителен к этой загрузке, и скорость его снижается меньше — примерно до 7–7.4 км/ч.

Для того чтобы проверить, как живут моторы с разными бензинами, были со-



Маленький, да удаленький

Основные данные ПМ «Sailor»

	«Sailor 2»	«Sailor 2.5»
Вес, кг	8	8
Рабочие обороты, об/мин	4000–5000	4000–5000
Тип мотора	Одноцилиндровый, двухтактный	Одноцилиндровый, двухтактный
Мощность, л.с.	2	2.5
Система зажигания	CDI	CDI
Винт	7 ¼ × 5-A	7 ¼ × 5-A
Передаточное отношение редуктора	27/13	27/13
Топливо	Неэтилированный бензин с октановым числом не ниже 91	Неэтилированный бензин с октановым числом не ниже 91
Масло	TCW-3	TCW-3
Топливная смесь	20–25:1	20–25:1
Цена, руб. ориентир.	11 500 – 13 000	



вершены заезды на бензине марок Ai-92 и Ai-95. В результате максимальная скорость оказалась одинаковой, но на Ai-92 моторы заводились лучше, и общий шум на максимальных и близких к ним оборотах был немного меньше (примерно на 2–3 дБ). По собственным ощущениям, Ai-92 больше понравился этим моторам, чем более «октановый» Ai-95. Общий шум на месте рулевого у обоих моторов составил около 90 дБ при максимальных оборотах. Спектр шума – не самый противный, но и не самый приятный. Однако после непрерывного движения на протяжении полутора часов никаких неприятных ощущений не возникает.

Моторы комплектуются специальной мерной емкостью для состава топливной смеси, что удобно и предусмотрительно. Эти мерные емкости можно использовать при заправке мотора на воде. На них есть отметки для бензина и для масла. Их полный «отмеренный» объем – 600 мл. Расход топливной смеси (Ai-92 и масла для двухтактных моторов фирмы «Neste» при соотношении 25:1) у «Sailor 2» и «Sailor 2.5» примерно одинаковый и составил 600 мл на 31 мин. и 28 мин. соответственно. Если переводить на более привычные мерки, то – около 1.2 л/ч.

Винты у этих моторов – металлические трехлопастные. С плавающей тра-

вой они справляются, а вот скопление растущих водорослей для них может стать преградой. Водоросли наматываются на винт, и их приходится снимать, поднимая мотор из воды.

Вес моторов с пустым баком – 8 кг. Бак находится под кожухом у моторов, и доступ к его заливной горловине довольно удобен. Пробка немного примитивная, роль воздушного клапана в ней выполняют небольшое отверстие и прокладка, к которой заодно крепится пластмассовый ограничитель, не дающий крышке потеряться. При такой конструкции мотор с баком, наполненным бензином, перевозить в лежачем состоянии нельзя – бензин подтекает наружу. Для транспортировки его надо слить, лучше полностью.

Сейчас устанавливается пробка улучшенной конструкции.

Общие впечатления: легкие моторы, полностью соответствующие характеристикам, заявленным в сопроводительных инструкциях. Легко запускаются, к управлению ими привыкаешь быстро. Умеренный расход и простая конструкция, а также небольшая стоимость позволяют говорить о том, что они будут востребованы на нашем рынке. Их можно использовать на лодках длиной до 5 м как хорошую замену веслам, к примеру, при троллинге (ловля рыбы на «дорожку») либо оснастить ими небольшую яхту и

Плюсы:

- малый вес;
- небольшой расход топлива;
- небольшая цена;
- неплохая эргономика;
- рукоятка газа оснащена кнопкой «стоп»;
- легко заводиться.

Минусы:

- при движении на малой скорости или при попутном ветре выхлопные газы* хорошо чувствуются на корме лодки;
- крышка бензобака слишком проста по конструкции и не позволяет транспортировать мотор в положении лежа, если в баке есть топливная смесь;
- нет фиксации рукоятки газа.

* Несмотря на комбинированную систему охлаждения, это беда всех 2-тактных моторов



Можно использовать винты для ПМ «Yamaha»



Моторы для проведения теста предоставлены компанией «Дженерал Механикс». Санкт-Петербург, тел.: (812) 327-88-68, Екатеринбург, тел.: (343) 216-38-53

применять во время маневрирования в гаванях и маринах.

Судя по личным ощущениям, моторы создавались для сложных условий эксплуатации, в том числе «под топливо и масло» качеством ниже среднего, т. е. для нас.

Редакция выражает благодарность ООО «Мир техники» (т. 933-8533) и лично Алексею Волкову за предоставленную стоянку для лодки.