

# Холодная весна 2008 года

## НОВЫЕ МОТОРЫ «HONDA BF40/50»



**Игорь Владимиров**

Фото автора и фирмы «Honda Marine»

**Приглашение от компании «Хонда Мотор Рус» на презентацию новых моторов «Honda» пришло в редакцию еще зимой – не самое приятное время для тестов! Но, разобравшись с датами и узнав место проведения мероприятия, стало легче и веселее: все-таки конец марта, да и глобальное потепление...**



**С**амо действо под общим названием «BF40/50 European Launching Sweden 2008» проходило в 60 км от шведского города Гётеборг, в яхт-клубе Стенунгсбаден (Stenungsbaden), т. е. практически в Северном море.

На представление новых моторов были приглашены не только журналисты, но и дилеры, и дистрибьюторы из разных стран. Самый долгий путь для ознакомления с новым товаром проделал дилер из Йоханнесбурга (ЮАР, для тех, кто забыл) – его полет занял шестнадцать часов.

Для того чтобы приехавшие не простаивали вхолостую, организаторы подготовили девять различных лодок для тестов, рассчитанных под моторы мощностью 40/50 л.с., и шесть лодок (катеров) под моторы большей мощности. Лодки и катера предоставили местные (шведские и норвежские) продавцы, используя презентацию моторов в рекламных целях новых и не очень новых моделей лодок.

После окончания официальной части, где достаточно подробно было рассказано о новых элементах моторов серии «BF40/50», началось, как вы по-

нимаете, самое интересное, ради чего все и ехали в Стенунгсбаден – тесты. Температура воды была около «плюс» 3–4°, температура воздуха утром – «минус» 2–3°, к полудню – до «плюс» 2–3°. В общем, типичная для региона Северного моря весна.

Но для человека, привыкшего, скажем так, к умеренному климату, где температура воды летом редко поднимается выше 16–18°, было интересно посмотреть, как ведут себя моторы именно в таких условиях – на холоде. Поднявшись в шесть утра, удалось побегать по причалу, осмотреть лодки и моторы после стоянки при минусовой температуре, а также поглазеть на то, как механики запускали моторы. Утром на поверхности воды было классическое «сало» из кристаллов льда. И хотя моторы ночевали винтом в воду, они завелись практически сразу, без каких-либо проблем, из чего ваш покорный слуга сделал вывод о том, что, скорее всего, в наших условиях моторы будут жить нормально.

После теста удалось поговорить с представителями «Honda Marine» и выяснить у них, что моторы делались так, чтобы они заводились и работали

в любых условиях. Основная заслуга простого запуска на холоде и устойчивой работы в сложных климатических условиях принадлежит новой системе впрыска топлива (прежние моторы этой серии имели карбюраторное питание), центральный процессор которой, считывая информацию от датчиков, четко дозирует порцию топлива и угол опережения зажигания. Система впрыска PGM-FI (Programmed Fuel Injection) является зарегистрированной торговой маркой и имеет ряд отличий

в ней в программе корректирует работу центрального процессора и вносит поправки по подаче топливно-воздушной смеси и углу опережения зажигания. В результате увеличивается крутящий момент в некоторых критических режимах, к которым можно отнести разгон, переход из водоизмещающего режима на глиссирующий и т. д.

Если сравнивать новые моторы с прежними (карбюраторными) по элементам, косвенно имеющим отношение к моторной головке, то выясняется,

управлением. Румпельных версий на тесте не было, а жаль...

Взятый с собой редакционный шумомер, который, кстати сказать, работники аэропортов заставляли вынимать из ручной клади и включать, чтобы убедиться в том, что это не аксессуар террориста, применить удалось, но не по полной программе. Мешали этому достаточно сильный ветер и приличное волнение. Однако кое-какие выводы сделать можно: в зависимости от конструкции лодки (все они были с рецес-



от уже известных систем других фирм, хотя по общей идее похожа. Форсунка стоит перед впускным клапаном и управляется центральным процессором, при этом в режиме долгой работы в диапазоне 3500–4500 об/мин обеспечивается снижение расхода топлива, по данным «Hond Marine», примерно на 22% (у мотора «BF40» – до 18%) по сравнению с прежними моделями. У процессора есть специальная функция – отслеживание режима экономичной топливно-воздушной смеси, или ECOMo (Economy Controlled Motor). Но на этом усовершенствования системы впрыска не заканчиваются. Еще одна новая система, называемая BLAST\* (Boosted Low Speed Torque), имеет свой отдельный процессор и отслеживает различные параметры мотора, в частности, команды капитана судна, которые компьютер получает посредством рычага ДУ машинки «газ-реверс» или поворотом рукоятки газа на румпеле (румпельная версия также будет поставляться на европейский рынок). Эта система благодаря заложен-

что новинок довольно много. Изменена конструкция ребер жесткости внутри верхней части корпуса и удлинен выхлопной патрубок. За счет этого удалось понизить общий уровень шума на один децибел (1 дБ) и без того достаточно тихого мотора. Изменены гидродинамика подводной части мотора и антикавитационная плита. В общем и целом, демонстрируемые моторы, хотя и очень похожи на уже известные у нас и за рубежом «BF40/50», но другие.

Вес моторов этой серии, который составляет 96 кг для самой легкой версии, позволяет использовать их на многих легких лодках и РИБах длиной от 4.4 м. Пробные заезды на лодках «Terhi Big Fun» и «Vario», а также на лодках «Pioneer Supersport 17», «Linder 460», «Faster», «Ryds 478» и РИБе «Zodiac Pro 9» показали, что даже в одиночку они, будучи оснащенными новыми «BF40» или «-50», просто «рулятся», и вес мотора практически не влияет на общую управляемость. Выводы не только собственные, так как не на все лодки успел попасть – грешен, но и почерпнутые из разговоров с коллегами-журналистами и дистрибьюторами. Правда, это касается моторов с дистанционным

шум на максимальных оборотах в метре от мотора составлял не более 91–92 дБ (по шкале прибора – до 100 дБ). Надо сразу сказать, что измеряли шумы при порывистом ветре, шуме воды и самих лодок (плюс эффект эха в рецессах). По личным ощущениям, больше доставали шумы от ударов волн и завихрений ветра вокруг лобовых стекол и стоек консолей. Через эти шумы, конечно, было слышно, что мотор работает, но частотный диапазон на уши, как говорится, не давил. Работает себе где-то сзади и работает, обозначая свое присутствие. Надеюсь, что этим летом представится возможность протестировать эти моторы в разных условиях, и не на бегу, а вдумчиво.

Некоторое время пришлось разбираться с системой BLAST, т. е. попытаться сделать все так же, как было показано в «мультике» во время официальной части. Уловить принцип работы системы удалось. Все намного проще, чем казалось с первого взгляда. Система любопытная и, похоже, далеко не бесполезная, особенно для тех, кто не только хочет сэкономить на бензине, но и расширить ареал обитания. Однако разбираться более подробно

\* Впервые система BLAST появилась на моторе BF90 в 2007 г.





надо с расходомером топлива в руках и при наличии достаточно большого времени, потому что, судя по предоставленной «Honda Marine» информации, BLAST работает практически во всем диапазоне оборотов.

Если коротко, то назначение системы BLAST – как можно более точно корректировать поступление топлива и угол опережения зажигания в моменты повышенных нагрузок, что позволяет получить максимальную отдачу от мотора в преддетонационном режиме при сравнительно небольшом расходе топлива, а также «поджать» систему впрыска в те моменты, когда тяга для разгона уже не нужна и требуется только мощность.

Плюс к этому моторы серии «BF40/50» сегодня, наверное, единственные имеют идеальное соотношение хода поршня и диаметра цилиндра: 70×70 мм, что в моторостроении называется «квадратом» и делает такой мотор очень удобным в эксплуатации, так как его возможности в части мощности и крутящего момента очень близки, и ими, используя компьютер системы впрыска, можно «играть», создавая оптимальные условия работы на разных режимах.

Была у нас возможность сравнить действие системы BLAST на разных моторах, в том числе «DF90», установленных на лодках «Jeanneau Cap Camarat 545» и «АМТ 185». И хотя времени на их опробование оставалось мало, стало очевидно, что на 90-сильном моторе действие этой системы более ощутимо, прежде всего во время разгона с места. Видимо, сказывается «длинноходность» мотора (диаметр цилиндра – 73 мм, ход поршня – 89.4 мм) и его «заточенность под тягу».

На малых ходах «Honda» традиционно на высоте. Внешний шум работающего мотора практически не превышает фоновый (около 55 дБ по шкале «до 100 дБ»). Вибрации, конечно, есть, куда же без них, но они настолько малы, что говорить о них, пожалуй, не стоит.

На управление газом, несмотря на наличие большого количества электронных устройств, мотор откликается быстро, практически без задержки.

Максимальный ток, который можно

получить с клемм генератора, составляет на моторах новой серии 17 А (ранее – 10 А).

Любопытно, что на презентации было оглашено планируемое количество продаж моторов новой серии во всем мире: в этом году оно составит 14 000.

Что в итоге можно сказать: «Honda Marine» не усовершенствовала прежнюю версию мотора, а на ее базе создала новую серию моторов, по всей видимости очень успешных как по динамике, так и по расходу топлива. В связи с возросшими требованиями экологических организаций «Honda» сделала все, чтобы 93.6% мотора можно было переработать в новое сырье и пустить его в дальнейшее производство. Для перенаселенной Европы проблема утилизации изделий сегодня очень актуальна.

И, наконец, отрадно сказать, что представители фирмы «Honda» в целом и «Honda Marine», в частности, в разговорах неоднократно упоминали, что Россия для них представляет большой интерес как, сами понимаете, перспективный, если не сказать – бездонный, рынок.

Другой информации получить не удалось. По древней восточной традиции «фирмачи» больше спрашивали, нежели выдавали информацию о перспективах. Но к этому мы уже привычные.

Участие в презентации новых моторов организована компанией ООО «Хонда Мотор Рус».

## ПАРКОВКА КАТЕРОВ И ГИДРОЦИКЛОВ

Санкт-Петербург

+7 (812) 320 31 71

Петровский о-в,  
наб. р. Ждановки



Каменный о-в,  
наб. Б. Невки

# Vetus®

## НА СТРАЖЕ СОБСТВЕННОСТИ

Малое судно – всегда объект чьей-либо собственности, стоимость которого может варьироваться в широчайших пределах, достигая порой стоимости загородного дома в престижном районе, при этом оно остается имуществом движимым, а значит, подверженным злему умыслу угонщика.



В силу ценового разброса судов, разнообразия вариантов их использования и хранения, а также присущей «подвижности» судна как охраняемого объекта разработка универсальной противоугонной системы остается задачей труднорешаемой. Очевидно, что сложность, и, соответственно, стоимость такого устройства должны находиться в прямой зависимости от стоимости защищаемого судна. Приближением к идеалу стала бы некая гибкая модульная система, которую можно было бы расширять в зависимости от конструктивных особенностей, размеров и способа использования судна. Известная европейская компания-поставщик судового оборудования «Vetus» сделала уверенные шаги в этом направлении.

Предлагаемая «противоугонка» состоит из нескольких компонентов, комбинируемых друг с другом в зависимости от требований эффективной постановки на охрану – дожидается ли вас судно в несезонном простое, находится ли в охраняемой марине либо временно ошвартовано у городского причала в любой части Европы. В случае вторжения на него посторонних либо явного угона система немедленно оповестит владельца, который может предпринять действия, облегчающие задержание преступника.

Базовый модуль слежения вклю-

чает в себя микропроцессорный блок с GPS-приемником и GSM-приемопередатчиком, активируемый с помощью носимого пульта дистанционного управления (обычного брелока, как у автомобиля). По сигналу от опционального объемного каютного датчика движения либо внешнего фотодатчика, фиксирующего проникновение на судно, система срабатывает, включает тревожную сирену и передает владельцу SMS-сообщение. Далее владелец может отправлять SMS-запросы и получать текущую информацию о положении и скорости перемещения яхты, принимая эффективные меры противодействия угону. Информация GPS-модуля в реальном времени передается также в глобальную сеть, откуда ее можно получать на персональный компьютер.

На основе базового модуля может быть выстроена противоугонная система парусной либо моторной яхты, позволяющая быть в курсе всего, что происходит с ее оборудованием. Она получает информацию от различных подключенных к судовому оборудованию и расположенных в помещениях яхты периферийных устройств – от упомянутых объемных датчиков вторжения до разнообразных датчиков контроля состояния судна – уровня трюмных вод, наличия задымления, температуры агрегатов и помещений

1. Базовый блок GPS-слежения со встроенной антенной (BDS)
2. Базовый блок мониторинга судна (BMS), работающий с GSM-сетями
3. Подключаемая периферийная аппаратура: датчики движения, тревожная сирена, дистанционные активаторы системы и пр.

и т. п. При соответствующей настройке центрального модуля информация о состоянии датчиков может быть получена автоматически в виде SMS-сообщения либо запрошена в любой момент владельцем, который в состоянии сам отдать команду, например, на подачу звукового сигнала или остановку главных двигателей. Причем ограниченность зоны действия сетей GSM не станет препятствием для работоспособности системы, в нее может быть интегрирован модем глобальной спутниковой связи «Iridium». В режиме ожидания потребляемый системой ток невелик, и при аварийном отключении внешнего питания она способна еще сутки поддерживать себя в рабочем состоянии за счет резервной батареи.

Немаловажно то, что наличие на вашем судне такой противоугонной системы снижает риски для компании-страховщика, поэтому оно может служить поводом к снижению страхового взноса.

Представительство «Vator-Vetus» в России  
192236, С.-Петербург, ул. Софийская 8, оф.13  
Тел. (812) 336-3915  
Email: info@vator.ru  
www.vator.com, www.vetus.com