

О «копеечной» экономии

Очень часто, поддавшись на уговоры, обладатель подвесного мотора пытается сэкономить, используя более дешевые расходные детали и масла. Иногда это оправданно и не приводит к каким-либо негативным последствиям, но порой ремонт мотора в десятки и сотни раз может превысить ту «экономия», которую можно при этом получить.

Начнем с электрики, вернее, со свечей зажигания. Наиболее распространенные в водномоторном мире свечи зарубежного производства стоят от 75 до 200 руб. за штуку. Некоторые производители моторов рекомендуют менять свечи раз в сезон, скорее всего, «на всякий случай». Опыт показывает, что качественная свеча зажигания может верой и правдой прослужить не один сезон при достаточно активной эксплуатации (от 50 до 100 часов в год). Однако рекомендации производителя не всегда даются «с запасом», поскольку при продаже мотора очень сложно предугадать, с чем ему придется столкнуться в жизни. Многие обладатели подвесных «классических» двухтактных моторов «Tohatsu» знают, что замена свечей после обкатки помогает избежать проблем с его дальнейшей эксплуатацией. Цена вопроса составляет от 75 до 500 руб. за оригинальные свечи в зависимости от количества цилиндров, выбора модели свечи и жадности продавца.

Возьмем пример из моей практики. После обкатки мотора «M5DS» свеча показала на вид вполне исправной и продолжала работать, но замена ее на новую, запасную (она входит в комплект поставки мотора) «подарила» если не второе дыхание мотору, то, по крайней мере, более легкий запуск в лю-

бую погоду и немного меньший расход топлива. В шустрости мотор немного, но тоже прибавил. Установка свечи на этот раз обошлась «малой кровью», так как в комплект мотора входит запасная свеча. Покупка новой свечи (в запас) обошлась в 76 руб.

Другой мотор того же производителя («M30») потребовал замены свечей сразу же после обкатки. Вторым комплект свечей стоит уже три сезона, проблем нет. Замена обошлась в 182 руб.

На двухтактных моторах свечи обычно неплохо служат и после обкатки, однако время от времени стоит делать ревизию, так как их некоторые свойства часто ухудшаются за счет появления токопроводящих пленок из нагара. То есть свеча, вроде бы, «серебряная», но изолятор центрального электрода может уменьшать мощность искры за счет токопроводящих «мостиков». Если искра менее мощная, то и режим мотора немного изменяется. В итоге повышается расход топлива, происходит потеря мощности и т. д. Зазоры тоже имеет смысл проверять перед началом сезона. «Уплывший» зазор может спровоцировать увеличение топлива на 5–10%, особенно в холодную погоду.

Попытки подобрать отечественные аналоги не всегда заканчиваются успешно, и дело даже не в том, что они не выдерживают критики по качеству – просто быстрее выходят из строя.

Думается, купив далеко не дешевый мотор, пытаться сэкономить от 50

до 300 руб. в год на свечах, наверное, смешно. Пачка сигарет стоит сегодня в среднем от 20 до 40 руб.

Масло для двухтактных моторов в последнее время сильно подорожало. Но не стоит забывать, что от его качества непосредственно зависит работа подшипников и состояние свечей. Если масло не отвечает требованиям, то можно потерять и на свечах, и на ресурсе самого мотора. Средний расход масла в год при, допустим, 100 часах наработки мотора в сезон составляет примерно 25 л для двухтактника мощностью 30 л.с. при эксплуатации «в полный газ» (максимум рассчитываем, исходя из расхода 12 л/ч; в реальной жизни масла и бензина за 100 часов работы мотора расходуется меньше). При стоимости проверенного масла TC-W3 примерно 380–400 руб. за литр общая сумма за сезон окажется равной 9500–10 000 руб. При использовании масла стоимостью 100 руб. за литр – 2500 руб. Вроде бы ощутимая экономия, но где гарантия, что дешевое масло не убьет мотор в первые 20–30 часов работы? Ремонт же моторной головки импортного мотора мощностью 30 л.с. может вылиться примерно в 15 000–20 000 руб. и более. При этом иногда приходится ждать запасные части месяц и дольше. А тут и сезон завершился...

Стоимость самого бензина при нашем раскладе составит примерно 22 800 руб.

Для тех, кто выхаживает за сезон менее 50 часов, экономия на масле будет не столь актуальна. Разумеется, речь идет не о том, что надо, сломя голову, лететь и покупать только «фирменное» масло, которое навязывает продавец мотора. Вовсе нет. Можно подобрать не слишком дорогое масло, опыт применения которого накоплен. Да и на «фирменном» масле можно,



как говорится, «погореть», если поступившая в магазин партия окажется «не высшего качества».

Зная скорых на суждение и выводы водномоторников, не будем приводить в этой статье названия фирм и марок масла, чтобы потом не получилось неувязок, мол, кто-то не так понял или не дочитал, или прочитал и запомнил только то, с чем согласен. Но, поверьте, среди относительно недорогих масел, стоимость которых сегодня составляет около 300 руб. за литровую банку, можно найти вполне достойное. А вот о «МС-20», к которому в России очень трепетное отношение, стоит забыть. Кстати, нормальное масло «МС-20» сегодня дешевле 100 руб. в розничной продаже найти не просто, и, чтобы сэкономить, придется закупать бочку у оптовиков...

Закончим пока с самым болезненным вопросом и перейдем к следующему. На каком масле для четырехтактных моторов можно сэкономить и когда же все-таки его заменять? Ответ прост: сэкономить можно примерно 10–15%, купив не указанное в руководстве конкретное масло, а аналог, который будет работать не хуже. Как правило, в полных руководствах («мануалах») указываются не марки масла и производитель, а допуски по SAE и API. Однако для современных моторов инструкции рекомендуют использовать специальные «морские» масла, которые сейчас у нас очень дороги. Если мотор эксплуатируется на море (в соленой воде), то все же лучше прислушаться к рекомендациям производителя. Если же мотор ведет пресноводный образ жизни, то при отсутствии жестких указаний (а их пока нет) можно применять автомобильное масло соответствующей вязкости по SAE, но при этом классом не выше SL по классификации API. Лучше всего воспользоваться маслами класса SJ, если конструкция мотора достаточно старая, или более низкого класса. Многие моторы, появившиеся после 2005 г., могут эксплуатироваться на маслах старых классов, таких как SH, SG и SF. Однако масло выше класса SL, т. е. SM, использовать не рекомендуется. Чем ниже класс, тем масло, как правило, дешевле. То есть это путь к небольшой, но экономии.

Масляный фильтр «морского исполнения» обычно мало отличается (или

вовсе не отличается) от автомобильного (мотоциклетного). Однако, выбирая его, стоит тщательно просмотреть каталоги и найти то, что нужно, а не «примерно похожее». Необходимо, чтобы сошлись следующие данные: давление срабатывания клапана (если он предусмотрен конструкцией), площадь фильтрующего элемента, размер поры фильтрующего элемента и, разумеется, «габаритные» размеры. Искать аналоги лучше всего среди продукции одного и того же производителя, к примеру, для мотора «Honda» – среди фильтров для мотоциклов (автомобилей и др.) «Honda» (не обязательно оригинал, но желательно), для мотора «Yamaha» – среди фильтров для мотоциклов «Yamaha» и т. д. – сэкономить в данном случае можно до 30, а порой и до 50% стоимости «фирменного» фильтра.

Заменять масло стоит в соответствии с инструкцией либо через определенный «пробег», либо при консервации. На зимнее время можно залить заменитель, к примеру, «МС-20», но не забудьте слить его весной, причем полностью. Фильтр на зиму можно оставить старый и заменить его весной вместе с заменой масла. Но проще сразу залить свежее масло и поставить новый фильтр. До весны с ними ничего плохого не произойдет даже при «холодном хранении». Озаботиться стоит разве что герметизацией мотора, чтобы внутри мотора не образовывался конденсат.

Экономия на настройках мотора выливается в сложности дальнейшей эксплуатации. К примеру, неправильно синхронизированные карбюраторы могут быстро разрушить мотор в прямом смысле. Стоимость синхронизации специалистом с должным оборудованием, естественно, выше, чем дядей Федей (Васей, Мишей...), однако, если мотор сложный и капризный по своей природе (а таких немало), то лучше не экономить, ремонт обойдется дороже. Да и сколько нервов будет потрачено. Неправильно настроенные и синхронизированные карбюраторы создают в первую очередь на многоцилиндровых моторах высокие нагрузки на элементы цилиндропоршневой группы и коленчатый вал. В этом случае возможна работа либо на обогащенной смеси, либо на обедненной

одного или нескольких цилиндров. И то и другое плохо для мотора – возможно все, вплоть до «выхода поршня наружу». Можно попытаться выполнить эту работу самому, если, конечно, есть навык и терпение. Для этого надо воспользоваться специальным «мануалом» типа «Clumer» (или оригинальным руководством по ремонту), в котором есть описание этой процедуры. Но на русском языке подобные руководства пока не встречались в широкой продаже (хотя, может быть, они где-то и существуют) и придется напрягаться с переводом. В некоторых случаях могут потребоваться специальные приборы.

Впрысковые моторы тоже требуют внимания. Опять же для правильной настройки впрыска нужны «мануал» и прибор, а они стоят недешево. Во многих случаях проще обратиться к профессионалу. Цены у мастеров, имеющих опыт и специальное оборудование, немалые. Однако в этом случае вы не покупаете оборудование и инструмент (если их нет), а также не теряете время на «самоподготовку». К тому же, как правило, обращаетесь вы один раз за два-три сезона к мастеру, а это прямая выгода.

Суммировав определенный коллективный опыт эксплуатации моторов, можно сказать, что экономить, скорее всего, надо, но не бездумно. Важно быть в курсе того, что есть на рынке и по каким ценам, т. е. заняться маркетингом (или, проще говоря, изучением предложений). Если, к примеру, вы точно знаете модель свечи, которая нужна для вашего мотора, то почти всегда можно найти аналог, пусть от менее известного производителя, но более дешевый.

С маслом и расходниками ситуация примерно такая же. С услугами, стоимостью работы и качеством ремонтов, все не так радужно, хотя и тут можно «пробежаться по рынку услуг» и посмотреть что, где и как...

И. В.

