

# «MerCruiser»

## изменил представления об управлении катером

Грег Борден



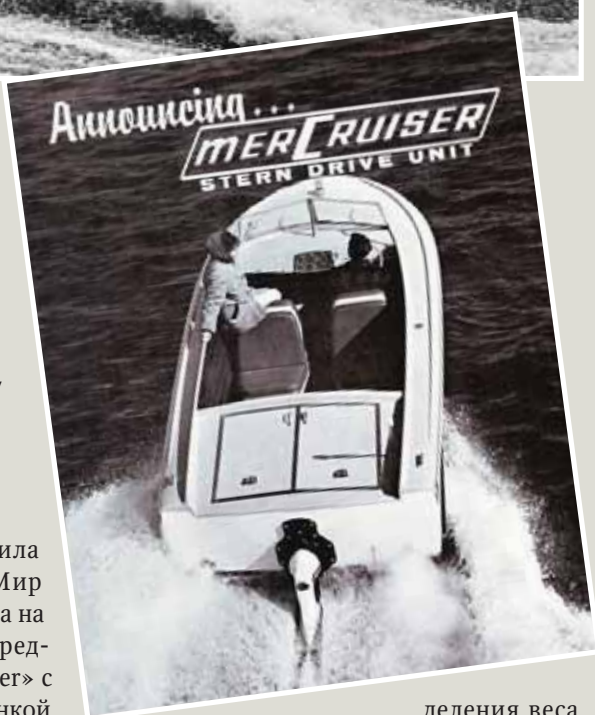
Сегодня «MerCruiser» – самый распространенный в мире двигатель с поворотной-откидной колонкой, хотя в середине 50-х основатель компании «Mercury Marine» Карл Киекайфер довольно скептически отнесся к идее создания такого двигателя. «Ты попусту тратишь время, – сказал он своему инженеру, показавшему эскизы необычного по тем временам мотора. – Думай лучше о подвесниках!»

**К**иекайфер хорошо помнил, что подобный «неуклюжий» проект, где стационар соединялся с «ногой» подвесного мотора, уже дважды появлялся на рынке, но успеха не имел. Дело приняло другой оборот после Нью-Йоркской выставки 1959 г., когда «Volvo» с помпой выдала изумленной публике подобный 80-сильный движок. «Совершенно ужасная идея стала очень даже замечательной», – вспоминает сын основателя «Mercury Marine» Фред.

Опытный Киекайфер сразу понял, что «Volvo Penta» допустила ошибку, не создав более мощный мотор, и планировал извлечь из этого выгоду. Все разработки и тесты проводились в условиях строжайшей секретности до тех пор, пока Киекайфер не убедился,

что его команда изготовила настоящее сокровище. Мир был покорен в 1961 г., когда на выставке в Чикаго был представлен первый «MerCruiser» с поворотной-откидной колонкой. Линейка моделей того года включала моторы мощностью от 125 до 200 л.с. Менее мощная версия «Volvo» попросту не смотрелась. «Мы вовремя смогли адаптировать металл и мозги Детройта, – вспоминает Фред Киекайфер. – Использовать автомобильные технологии было прибыльнее!»

Впервые на не подвесном моторе рулевой мог контролировать как управление, так и дифферент. Установка двигателя с поворотной-откидной колонкой делало кабину более просторной и позволяло добиться лучшего распре-



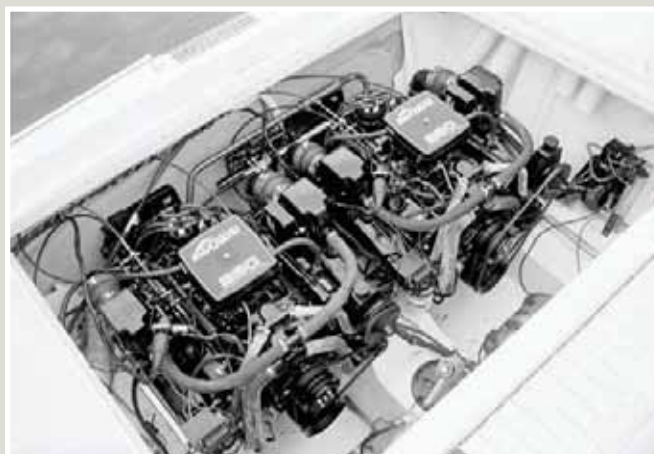
деления веса в кокпите. Как и в случае с подвесным мотором, успех нового двигателя основывался на использовании управляемого вектора тяги. Маневренность мотора и невиданная по тем временам мощность обеспечили успех проекта. Корпус катера со стационарным мотором сразу проектировался в расчете на компенсацию подъемной силы со стороны транца. Потребовалось некоторое время, чтобы конструкторы поняли, какие корпуса надо создавать для моторов с поворотной-откидными колонками.

Через несколько лет более десятка моторостроительных компаний бросились в погоню за Киекайфером, но никто не смог даже отдаленно повторить его успех, и в гоночном сегменте он прочно держал 80 процентов рынка. «Наша репутация была под-

Универсальность и скорость быстро нашли отклик у американских водномоторников, имевших в распоряжении катера длиннее 18 футов.

Спустя десять лет после того, как был представлен первый «MerCruiser», серия двигателей с поворотной-

телей «MerCruiser» с поворотной-откидной колонкой. В 1986–1987 гг. на «Mercury» родились популярные ныне модели поворотной-откидных колонок Alpha One и Bravo One, а также моторы «Magnum», специально задуманные для энтузиастов воднолыжного спорта.



креплена спортом, – убежден Фред. – Мой отец не мог никому позволить выигрывать лодочные гонки. На этом драйве мы продолжали и продолжали побеждать». Двигатели «MerCruiser» с поворотной-откидной колонкой быстро отвоевывали рыночную долю у производителей стационарных моторов, ведь возможность управления наклоном оси гребного винта позволяла гоночным катерам успешнее преодолевать волну и маневрировать в бурной воде. «Соревнования в открытом море сразу продемонстрировали, что двигатели с поворотной-откидной колонкой достаточно надежны и могут выдерживать все что угодно, – подчеркнул Фред. – Они словно были оптимизированы под сложные морские условия».

откидной колонкой «Mercury» начала активно расширяться. В 1971 г. компания выпустила девятый мотор в этой серии: «MerCruiser 888» с V-образной восьмеркой, мощностью 188 л.с. Его отличительным признаком являлись системы выхлопа через ступицу гребного винта и гидроусилителя в механизме наклона колонки. Затем был создан первый мотор с водометным движителем – уникальный «MerCruiser Jet 400» с V-образной восьмеркой, мощностью 375 л.с. Чуть позже на воде появились надежнейшие «Blue Water In-Line» – моторы мощностью от 198 до 330 л.с., предназначенные для тех, кто готов бросить вызов открытому океану.

К середине 1985-го было продано уже более миллиона двига-

После этого никого уже не удивило, что 15 марта 1995 г. был продан двухмиллионный «MerCruiser».

Сегодня инновационные технологии помогают компании оставаться надежнейшим общепризнанным в мире производителем двигателей с поворотной-откидной колонкой. Линия двигателей «MerCruiser» в настоящее время насчитывает более 20 моделей и включает такие дополнительные опции, как джойстиковая система Axius и непревзойденная защита от коррозии SeaCore.

**50 years**  
1961-2011  
**MerCruiser**