

LEHR «берет газу»

Появление этого мотора в продаже мы анонсировали еще в начале лета. Компания «Техномарин» заключила соглашение об эксклюзивных продажах подвесных моторов LEHR в России с американской компанией-производителем (название произносится как «Лир»), и этот факт нельзя не расценивать как радикальную инновацию в водномоторном мире.

Моторы LEHR работают на пропане, что делает их несомненно более чистыми с экологической точки зрения, но в данном случае это для нас хотя и важно, но не первое их преимущество. Интересны и другие их достоинства, в которых LEHR «по очкам» могут уверенно конкурировать с привычными бензиновыми движками.

Первый образец 5-сильного газового подвесника LEHR был представлен на экспресс-тест «Кия» сразу после получения его из США по воздуху, причем для проведения консультаций в Речной яхт-

Тест-группа «Кия»



клуб, где мы расположились, из Лос-Анжелеса лично прибыли владелец компании LEHR капитан Бернардо Херцер (Bernardo J. Herzer) и главный инженер проекта Джек Малон (Jack Malone). Тестовой лодкой послужил проверенный Solar 330, испытанный под разными моторами.

К комплекту из мотора, руководства и винта 7.5×7 дюймов дилер добавил еще два баллона с газом – поллитровый встроенный и внешний 9.5-литровый с корпусом из армированного пластика, поэтому совсем не тяжелый. На вид мотор не походит ни на один известный прототип; газовая аппаратура, само собой, оригинальная, в ней-то и состоит ноу-хау американской компании. Как пояснил экспрессивный хозяин бренда, двигатель собирается из типовых узлов, производимых на разных заводах, поэтому не повторяет конструкцию какой-либо модели напрямую, но оптимизирован для работы на пропане. При своей «генетической четырехтактности» агрегат на удивление легкий – всего 22 кг с залитым маслом. Как известно, подобные бензиновые аналоги всегда тянут за 25 кг.

Из выреза в пластиковом кожухе выглядывает меньший встроенный баллон. Еще один штуцерный разъем – на поддоне, для подключения внешнего баллона. Вместо карбюратора рядом с цилиндром – хитрый смеситель. Газ дозируется автоматически, но состав смеси можно подрегулировать винтом.

Вешаем мотор на транец. Подве-



Владелец компании LEHR Бернардо Херцер

ска обычна для маломощного движка: можно выставить угол откидки, есть и «мелководный» режим работы. Выхлоп устроен «по-старому» – через патрубков за винтом. Румпель прочный, с хватистой рукояткой. Рычажок реверса не по-нынешнему маловат, но в данном маломощном случае важно, что он просто есть. С проворачиванием двигателя шнуром пуска-

Технические данные двигателя LEHR LP5.0

Тип двигателя	Пропановый 4-тактный OHV
Номинальная мощность, л.с. (кВт)	5 (3.6)
Рабочий объем, см ³	112
Диам. и ход поршня, мм	59×41
Число цилиндров	1
Максимальные обороты, об/мин	4000–4500
Система зажигания	Конденсаторная CDI
Топливо	Пропан (ОЧ 110)
Система смазки	«Мокрый картер»
Система управления	Румпель
Система охлаждения	Водная с термостатом
Регулировка откидки	5 положений
Переключение передач	Вперед – Нейтраль – Реверс
Передаточное отношение редуктора	2.08
Стандартный размер винта, дюйм	7.5×7
Масса, кг	21.8
Рекомендуемое масло	4-тактное 10W-30
Объем масла, л	0.5



Главный инженер проекта Джек Малон

теля газ автоматически начинает поступать в цилиндр – мотор заводится с одного рывка. Непривычно, что не нужно делать никаких предстартовых движений с открыванием краников, подкачкой, заслонкой подсоса. Да и за стропку пришлось дернуть всего раз! Звук работы на холостых, при около

в районе 4300 об/мин. С одним водителем лодка выдает среднюю скорость около 23 км/ч, примерно столько же в прошлом тесте «пятерок» выдавали некоторые китайские моторы (см. «Кия» №245), но при существенно более высоких оборотах, и только лучшие из них разгоняли Solar до 25 км/ч. Шум на полных достигает 86–88 дБ. Колпак очень легкий, к тому же в нем сделан большой вырез под установку штатного баллона, поэтому неудивительно, что его звукоизолирующая функция очень условна. Замер тяги на швартовах в полный газ дает результат в 47 кгс, это близко к данным обычных пятицилиндровых моторов.

Переключаем резервуар: вместо фирменной, американской «баклажки» Coleman подключаем баллон со стопроцентным российским пропан-бутаном. Мотор даже не чихнул, завелся так же легко и тарыхтит на тех же оборотах во всем диапазоне поворота ручки. Настоящий универсал.

Итак, что показал наш краткий тест? Четырехтактный двигатель, ра-



1500 об/мин, пожалуй, жестковат. Возможно, сказывается повышенная степень сжатия – газ по условному октановому числу превосходит бензин. Замеренный шум у водительской банки оказался 72 дБ.

Даем ход по Неве, по течению и против. Обратите внимание, что понятие «дать газу» наконец обрело буквальное значение! Звук мотора низкий, полные обороты умеренные,

ботающий на принципиально другом виде топлива, давно и успешно освоенном автодорожной техникой и «большим» судостроением, наконец пришел и в маломерный флот. Небольшой газовый мотор показал себя тяговитым, транспортабельным, охотно «переваривающим» отечественное голубое топливо, немного шумным. Легко заводится, не требует специальных стартовых, а также консервационных пред-

зимних процедур. Как можно понять, ему не страшны ни вода в топливном баке, ни «паленый» бензин, ни отложения в карбюраторе.

Массовый расход топлива у него, если верить рекламной брошюре – на уровне обычных четырехтактников. Выгодно ли пользоваться газовой заправкой вместо бензиновой? Покупатель должен решить сам для себя. Более низкая стоимость пропан-бутана в сравнении с бензином очевидна, но выгода реализуется при достаточно продолжительной работе мотора.

Завершают наш портрет LEHR такие свойства, как простота обслуживания и запуска, «чистый» выхлоп без запаха, способность работать на камбузном то пливе (это оценят яхтсмены). Они делают двигатель исключительно полезным для применения в качестве вспомогательного на яхтах и катерах, в частности, рыбакам – как мотор для длительного троллинга. Несомненно, газовые движки будут популярны на внутренних водоемах, где существует запрет на использование бензиновых аналогов, а число таких год от года растет. ✍