

Evinrude G2 – ответ «Да!»

Алексей Даняев

«Давненько не было слышно новостей от Evinrude», – скажет иной читатель-водномоторник, и будет неправ. С тех уже давних пор как компания Outboard Motor Corporation частично вошла в состав канадской корпорации BRP, мы наблюдаем процесс постоянного совершенствования технологии двухтактных моторов E-Тес, пополнения модельного ряда новыми сериями и дальнейшего проникновения моторов на наш рынок.



Были разработаны специализированные серии двигателей для популярных понтон-ботов Pontoon Series и высокофорсированные High Output. Но эти перемены, грубо говоря, рутинная, предписанная по статусу одному из крупнейших мировых поставщиков подвесных моторов. Жизнь не стоит на месте – меняется рыночная конъюнктура, ужесточается природоохранное законодательство, жмут конкуренты. Пережитая американской экономикой рецессия дала шанс тем, кто «остался

в обойме», занять ведущие позиции – при условии вовремя сделанных шагов для выхода на новый уровень развития и производства, и продукции.

BRP, прекрасно понимая ситуацию, предприняла надлежащие действия: обобщила прошлый опыт, новые технологии, потенциал взаимодействия специалистов расширившейся корпорации. Опытные разработки велись три года, около полугода заняла подготовка производства, и вот 13–14 июня этого года в «вотчине» «Эвинрудов» городе Милуоки при полном



собрании дилеров и международной прессы миру было представлено совершенно новое поколение моторов Evinrude.

Компания по-прежнему верна избранной идеологии: новинка второго поколения G2 осталась двухтактной, с использованием той же отработанной технологии прямого впрыска E-Тес, но конструкция серии претерпела радикальные переработки. В ней модернизировали все, начиная от процесса продувки и до формы пластикового капота – и результатом стало совершенно иное, новое качество изделия.

Американцам свойственно устраивать яркие и запоминающиеся представления. Полсотни журналистов из 14 стран мира собрались в образовательном центре Discovery World на берегу озера Мичиган, где в темной лекционной аудитории под лучами софитов дизайнер Дени Лапуэнт сдернул покрывало с внушительно возвышавшегося над сценой героя шоу. После доклада, сделанного вице-президентом корпорации Крисом Доусоном и генеральным менеджером морского отделения BRP Аленом Вилмуром, шторы за сценой раздвинулись, и гостям представилась залитая солнечным светом панорама озера с плавно скользящими по его глади лодками, транцы которых задорно подпирали разноцветные братья-близнецы новичка. Аплодисменты при каждом акте звучали абсолютно к месту: разработчикам удалось момент неожиданности – тот самый «вау-эффект», задача добиться которого, кстати, была поставлена создателями. Вряд ли кто из пишущих на водную тему специалистов был готов к открывшемуся новому облику подвесника – яркому, острому, вызывающе-активному.

«Разрабатывая внешность для новинки, я вдохновлялся героическим образом «железного человека» из фантастических фильмов», – сказал Дени. Несомненно, гранено-угловатые формы, построенные на контрасте глянцевых и шагреневых поверхностей, сегодня в фаворе, и новые двигатели прекрасно подходят



С помощью сменных панелей кожуха внешность нового Evinrude G2 можно привести в полную цветовую гармонию с лодкой, на которую он установлен

к нынешнему дизайнерскому тренду в судостроении. И не только внешне. Вот какие технические особенности Evinrude G2 мощностями в 200, 250 и 300 л.с. – «первого Эвинруда с генами BRP» – были обозначены для представителей мировых масс-медиа:

■ Современные средства компьютерного моделирования газодинамических процессов позволили детально проанализировать все происходящее в камере сгорания двухтактника на

фазах впрыска смеси и продувки цилиндра, чтобы спрофилировать ее наилучшим образом для минимизации потерь во всем диапазоне оборотов. Результатом стало заметное повышение крутящего момента на средних оборотах – как сообщили разработчики, на 20% по сравнению с ближайшими конкурентами Yamaha и Mercury, и снижение до 15% расхода топлива на всех режимах работы (268–336 г/кВт·ч по результатам за-

Основные данные двигателей Evinrude E-Tec серии G2 (High Output и V6)

Мощность, л.с.	300/250/225/200
Диаметр и ход поршня, мм	98×76
Рабочий объем, л	3.4
Передаточное отношение	1.85:1
Рабочие обороты, об/мин	5400-6000
Масса, кг	253
Ток генератора общ./ потр./хол., А	133/50/13
Диапазон углов триммера, град.	-5...15
Угол откидки, град.	81
Угол поворота от ДП, град.	+/-32
Длина дейдвуда	L/XL/XXL
Рекомендуемое масло	XD-100
Октановое число бензина	>87



водских испытаний), а также воистину поразительное для двухтактного мотора снижение вредных выбросов – в разы ниже, чем даже у четырехтактных одноклассников. На сегодня Evinrude G2 одобрен для применения даже на Боденском озере.

■ Новая конфигурация несимметричного размещения выхлопного коллектора Starboard-Starboard на V-образной головке блока улучшила приемистость и повысила упор при

разгоне. Из-за этого корпус агрегата приобрел характерную выштамповку на капоте по левому борту.

■ Улучшенная конструкция редуктора SLX с пониженным сопротивлением, надежно работающим водозаборником охлаждения и встроенным электроприводом реверса.

■ Переработанная конструкция крепежной плиты и оси откидки. Значительно увеличенный диаметр оси и ее близость к плоскости транца суще-

ственно повышает жесткость плиты и уменьшает динамические нагрузки на транец.

■ Упорядоченность систем управления и питания – все кабели в одном аккуратном подводящем канале, который расположен так, чтобы не мешать свободной откидке мотора в рецесс. Сам рецесс благодаря этому, а также выносу оси поворота за транец, получается более компактным.

■ Важное нововведение: гидропривод поворота внедрен в конструкцию подвески и снабжен электроусилителем, причем подключения требуют только выходы шлангов рулевой гидросистемы. Электроусилитель снижает требуемый момент на штурвале настолько, что быстроходная лодка с мотором в четверть тонны весом рулится как автомобиль – одной рукой. Неизбежный рост массы мотора, очевидно, компенсируется снятием с лодки ненужного оборудования третьей стороны.

■ Современная система контроля ICON с тремя видами сенсорных дисплеев – размером от 88 до 175 мм. Система поддерживает упомянутый электроусилитель руля, интеллектуальное управление дифферентом i-Trim, а также возможность установки ножной педали «газа» вместо обычного ручного рычага. Новый процессор в системе контроля берет



Система управления сдвоенной установкой с помощью джойстика I-Dock сильно облегчает швартовку в стесненных условиях



EVINRUDE

Больше времени на воде с Evinrude E-TEC

ПРЕИМУЩЕСТВА МОТОРОВ EVINRUDE С ТЕХНОЛОГИЕЙ E-TEC*

- Низкий уровень шума и вибрации
- Высокий крутящий момент
- Низкий расход топлива
- Простота в обслуживании
- Автоматическая подготовка к зимнему периоду / консервация
- Низкий расход масла

	Evinrude E-TEC	Типовой 4-тактный	Типовой 2-тактный
Низкий уровень шума и вибрации	✓	✓	-
Высокий крутящий момент	✓	-	✓
Низкий расход топлива	✓	✓	-
Простота в обслуживании	✓**	-	✓
Автоматическая подготовка к зимнему периоду / консервация	✓	-	-
Низкий расход масла	✓	✓	-

на правах рекламы

* Для полной информации обратитесь к руководству пользователя BRP Evinrude.

**Регламентное техническое обслуживание моторов Evinrude E-TEC производится 1 раз в 3 года или по истечении 300 моточасов.

МОТОРЫ Evinrude E-TEC мощностью от 25 до 300 л.с.

Информация о дилерах
на сайте www.rosan.comГорячая линия BRP
в России **8 800 200 22 90**Авторизованный дистрибьютор
BRP Inc. в России **ROSAN**



Evinrude G2 и амфибийный РИБ SeaLegs как будто созданы друг для друга – оба используют интегрированные в конструкцию вспомогательные агрегаты



Три «трехсотки» на транце Scarab 35 Offshore дают лодке поистине пушечный разгон, какой не снился четырехтактникам

на себя управление в период обкатки, не давая возможности превысить допустимые параметры, а также сам производит перевод двигателя в состояние зимнего хранения.

■ Защитный кожух агрегата лишился привычного «колпака» – доступ внутрь мотора производится через боковые съемные панели, цвет которых можно выбирать для наилучшего визуального соответствия мотора судну, доводя его до нюансов с помощью декоративных наклеек.

■ Наконец, новая схема гарантий производителя «5-5-5», дающая по 5 лет обязательств на отсутствие дефектов двигателя, возможной коррозии и дающая право на 5 лет стандартной сервисной поддержки.

«Мелкие» улучшения включают генератор увеличенной мощности, визуальный контроль уровня масла в редукторе и уплотнения, исключающие возможность его утечек за борт. Они логически завершают образ современного двигателя, отличающегося от предшественников всем, чем только можно, при этом сполна использующего потенциал проверенных технических решений прошлых лет.

Два десятка разнообразных лодок, оборудованных G2, ожидали желающих послушать шум ветра над Мичиганом. «250-ка» разогнала пон-

тонный тримаран Bennington с пятью пассажирами до 32 уз (60 км/ч). Звук работы приглушенный, чуть свистящий, как у электродвигателя. Сплошное удовольствие поворачивать штурвал и рычаг дросселя: без лишних усилий, реакция двигателя до предела четкая, а некоторой «задумчивости», свойственной четырехтактникам, нет в помине. Смело рвите с места, только предупредите заранее пассажиров!

Возможности спаренной установки 2 × 250, управляемой джойстиком, демонстрировал 30-футовый канадский KingFisher. Катер алюминиевый, довольно тяжелый, но и с журналистами на борту разогнался за 43 уз (80 км/ч). Неизменный восторг зрителей вызывали «умные» движения моторов, вызванные пальцами оператора джойстика. Катер поворачивался на месте, подходил к стенке лагом, правда, в тихой гавани. Все-таки моторы в спарке расположены слишком близко, чтобы развивать достаточный управляющий момент против бокового ветра.

Но три мотора на транце – это вам не тривиальная спарка. Три «трехсотки» на 35-футовом открытом Scarab Offshore гарантировали «вау-эффект». С движением вперед рычага (электропривод позволяет управлять моторами по отдельности либо «все

в одном» на выбор) отгороженная от огромного озера молот длиной в несколько километров акватория вблизи Милуоки моментально сжалась до размеров каких-нибудь Пинонерских прудов. На скорости «под сотню» три мотора звучат совсем не как пара – это уже целый орган, ласкающий слух любителя потерять берега из виду.

Путь, избранный американской корпорацией, ясен: уйти как можно дальше в верхний, высокотехнологичный сектор, дать товар недешевый, но и нетривиальный. Все моторы второго поколения собирают здесь же, в Милуоки, на вновь выстроенных производственных площадях и дорогостоящем оборудовании, руками квалифицированных рабочих и со сплошной проверкой качества. Только так можно поддержать ведущую часть индустрии, соревнуясь с массовым дешевым товаром из Азии с одной стороны и ближайшими конкурентами по хай-тековой нише – с другой. На вопрос «Можно ли считать E-Tec G2 ответом Mercury Verado?» региональный директор BRP по Центральной и Восточной Европе и странам СНГ Милош Лазничка ответил «Да! Только ответом ему было уже прошлое поколение Evinrude, теперь мы ушли дальше».