

МЕРТВЫЙ СЕЗОН, или размышления у парадного подъезда

Обычно к концу года производители подвесных моторов уже вовсю и с помпой представляли новинки будущего сезона. В конце 2005 г. было затишье, и даже на очень крупных выставках, завершавших год, у дилеров многих именитых фирм, выпускающих подвесники, на стендах лежали каталоги прошедшего сезона.



На самом деле все не так плохо, как может показаться с первого взгляда. Предыдущие три-четыре года настолько высосали соки из производителей, стремящихся успеть к введению новых экологических норм, вступивших в 2006 г., что сейчас у них естественный тайм-аут, во время которого они зализывают финансовые раны, нанесенные затратами на разработку и реализацию новых проектов.

Поэтому, по всей видимости, в сезоне 2006 г. ведущие производители представят уже освоенные конструкции, перенеся на них свои последние решения, т. е. бюджетные — не очень дорогие — версии моторов. «По всей видимости» — это не оборот речи, а уточнение, так как на начало — середину декабря большинство производителей еще официально не объявили о том, какие изменения ждут потребителей. Поэтому вместо перечисления новинок попробуем проанализировать, что же произошло в мире моторов за последние два-три года и обрисовать возможные перспективы.

Итак, что же появилось

нового за последнее время? Во-первых, это системы впрыска на двухтактных моторах. Форсунка в камере сгорания двухтактников «напрашивалась» давно, даже очень давно, примерно с середины — конца 60-х гг. Но реализован этот проект был лишь сейчас. Вспомните, к примеру, двухтактные дизельные моторы, которые долгое время устанавливались не только на грузовики, но и на суда, и к 60-м гг. достигли пика своего развития. Впрыск топлива у двухтактных моторов сегодня возможен под высоким давлением (или «очень высоким давлением») и под низким давлением. Перетягивание каната происходит в основном между двумя конструкторскими идеями, которые имеют равное право на жизнь и обладают как своими недостатками, так и преимуществами. «Mercury», «Yamaha» и «Evinrude» предпочли увеличить давление в топливной магистрали до максимума, а «Tohatsu» и «Selva» сделать его минимально возможным. «Suzuki» и «Honda», в принципе, не занимаются этими вопросами, так как исповедуют четырехтактную систему. «Suzuki», правда, выпускает целый ряд двухтактников, однако ни в американских, ни в европейских каталогах вы их не найдете, разве что за исключением «патриарха» мощностью 2.2 л.с. Все двухтактники «Suzuki» предназначены в первую очередь для стран, где нет жесткого экологического законода-



тельства и за последние несколько лет какого-нибудь ощутимого развития не претерпели.

Оправдали ли себя системы впрыска на двухтактных моторах? Ответ напрашивается сам собой: “Разумеется!” Правда моторы стали дороже и немного тяжелее, но зато большая часть их, особенно с высоким давлением как в топливной магистрали, так и на выходе из сопла форсунки, сохранила все прелести: быстрая акселерация и все же не слишком большой вес. Но главное — они допущены к эксплуатации во многих “запретных для выхлопа” регионах мира, хотя для России это пока неактуально. И не только по нормам выхлопа, но и по расходу топлива и масла. А вот это уже интересно даже для нас. Опираясь на реальные данные, которые появились в результате отслеживания некоторых моторов, живущих в России, можно сказать, что расход масла у впрысковых двухтактных моторов ниже примерно на 20–30% (а иногда и более, в зависимости от условий и режимов эксплуатации), чем у карбюраторных собратьев. Но тут заслуга на самом деле не непосредственно впрыска, а отдельной системы смазки. В принципе, двухтактные моторы с системой впрыска не только расходуют меньше на 5–15% топлива, но и ведут себя более стабильно, чем карбюраторные. И, наконец, если их покупают, и неплохо покупают, то значит они кому-то нужны...

Что касается продаж, то первые по-

купатели оказались в роли первопроходцев и хлебнули проблем по полной программе — все “детские болезни” роста вылезали в первый же сезон. Однако и заводы, и владельцы смогли быстро (всего за три-четыре года) преодолеть упущения конструкторов, и сейчас недостатков в конструкции практически не осталось. То есть можно сказать, что большинство моторов больше не страдают этими “детскими болезнями”. Есть общеинструктивные недоработки, но на конкретные модели, вернее на их основные качества, они не влияют, а попадают в разряд побочных эффектов, таких как повышенная шумность на некоторых режимах или вибрации на определенных оборотах.

Наверное, самым большим “отщепенцем” можно назвать “Selva”. Этот производитель, не мудрствуя лукаво, заказал систему впрыска во Французской ассоциации автомобильных конструкторов. В итоге система впрыска получилась настолько унифицированной с элементной базой “Peugeot” и “Citroen” (PSA), что порой мотор можно отвезти в ремонт, при его необходимости, а автомобильную станцию технического обслуживания. Удобно и по-европейски рационально. Однако “Selva” регулярно задерживает выпуск моделей новых моторов, которые появляются года через два, а то и через три после заявленного. С чем это связано, одному менеджменту известно. При этом PR-менеджеры компании озвучивают мысль, мол, только

“Selva” выпускает моторы с впрыском низкого давления и только “сельвовский впрыск” является правильным. То, что система впрыска “Selva” отличается от системы впрыска “Tohatsu”, видно даже из принципиальной схемы, однако идея, заложенная в их основу, одна, и дальнейшему обсуждению эта тема не подлежит.

Что же грозит в ближайшем будущем поклонникам двух тактов?

“Mercury” как производитель, замкнувшийся на теме моторов для воды и вследствие этого выпускающий исключительно подвесные и стационарные моторы, развивает линейку “Optimax”, которая в этом году будет состоять из моторов мощностью от 75 до 250 л.с. О двухтактной классике — моторах мощностью от 2.5 до 250 л.с. — на официальном сайте, предназначенном для созерцания только американцами, сведений нет, однако в других частях мира, в частности в России, они продаются.

“Verado” будет представлен у нас, и не только у нас, моторами мощностью от 75 до 275 л.с., а четырехтактная серия — моторами мощностью от 4 до 60 л.с. При этом системой впрыска топлива оборудованы моторы мощностью 30/40 и 50/60 л.с.

“Suzuki”, переключившись полностью на разработку четырехтактных моторов, не забывает и о двухтактниках. В четырехтактной серии “DF” будут представлены моторы мощностью от 2.5 до



250 л.с., в двухтактной — моторы с маркировкой "DT" будут, но в каком составе, пока неизвестно. Скорее всего, все модели, которые предлагались в прошлом году, будут в наличии т.е., как принято говорить, "под заказ".

Любителей сильных моторов от "Yamaha" ожидает в этом году продемонстрированный в конце лета "F250". Этот мотор практически бесшумен на холостых оборотах, мало шумит на средних и высоких, а также имеет относительно малый вес при большой мощности. В принципе, других кардинальных изменений в производственной программе фирмы не наблюдается. Есть усовершенствования в управлении некоторых моторов, например, специальный рычаг для троллинга, который позволяет менять обороты мотора на холостом ходу. И все, или пока все.

Более серьезно подошли к новому сезону "Evinrude&Johnson". Хотя, нет, только "Evinrude". Эта фирма значительно увеличила присутствие технологии "E-Tec", и теперь в ее производ-

ственной программе есть новые моторы, созданные при помощи этой технологии, мощностью от 40 до 250 л.с. Моторы "Johnson" останутся прежними.

"Tohatsu" на сегодняшний день — самый загадочный производитель. Еще летом было официально объявлено о замене дизайна и модельного ряда моторов, однако иной информации, кроме фотографий их нового оформления, у дилеров и дистрибьюторов в США и Европе до сих пор нет. Таким образом, что предполагается выпускать на новом заводе, который начал функционировать еще в конце весны, неизвестно. Делаем выводы: пока все остается по-старому, и современные маленькие четырехтактные моторы мощностью до 10 л.с. дилеры все-таки смогут предложить покупателю.

"Selva" в этом сезоне сделает упор на технологию L.P.D.F.I. Появятся новые моторы серии "Shark" с впрыском низкого давления — это "спарка" из двух моторов "Tiger Shark" мощностью 2×80 л.с., которую производитель относит к категории Offshore. Появятся новые имена: "Mako Shark" мощностью 70 л.с., "Grev Shark" мощностью 70 л.с. и старое имя "Bull Shark" в новой версии — мощностью 40 л.с. Предполагается также появление 150-сильных версий "White Shark" как в спарке, так и в одиночном виде. Эти моторы планируется оснащать впрыском высокого давления, или H.P.F.I. На что будет похож этот новый вид впрыска от "Selva" сказать трудно, так как информации опять же нет. Однако, судя по предварительным сведениям, по своим техническим параметрам этот мотор удивительно напоминает "Yamaha V-Max 150 HPDI 2,6L". Судите сами: рабочий объем — 2596 см³, V-образная 6-цилиндровая конструкция, развал цилиндров — 76°, вес — 216 кг. Остальные моторы "Selva", в принципе, останутся такими же, как и прежде.

И, наконец, "Honda". Этот производитель, выпускающий исключительно четырехтактную технику, держится особняком. Его не волнуют проблемы с системами впрыска двухтактников, он не тратит деньги на разработку подобной ерунды, однако в своей нише живет припеваючи, имея своего покупателя. Новинками в этом году не побалует, разве что обновит моторы большой мощности. Вернее будет сказать, не обновит, а модернизирует, как, к примеру, "BF150", появившийся в конце 2005 г., доведя их до высшей кондиции. VTEC все больше и больше проникает в подвесные моторы, что позволяет экономить на горючем, но при этом быстро разогнаться. Правда, начальные вложения в покупку мотора — существенные.

Вот практически и все новинки 2006 г., о которых производители заявили до наступления зимы. "Не густо", может сказать потребитель. Но нельзя требовать многого, фирмы и так за последнюю пятилетку выжали из своих инженеров практически все, что могли. Теперь дело за технологами — пусть отлаживают существующие идеи и проекты да улучшают качество. Еще бы цены снизили...

Подведем итог. Смерть двухтактных моторов, предсказанная различными оракулами пару лет назад, пока не наступила. Как и прежде, многие производители в своей программе имеют и двух-, и четырехтактные моторы в соотношении примерно 50/50. Что будет дальше, посмотрим, однако пока есть бензин и стоимость его доступна, наверное, не следует ожидать каких-либо революций в мире подвесных моторов, разве что кто-нибудь начнет серийно делать "ноги" или винты из композитных материалов. До применения топливных элементов или каких-либо технологий, относящихся к альтернативным видам получения энергии, еще ой как далеко.

И. В.

