

# “ПЯТНАШКИ”

## В практическом сравнении

*Тестовая группа редакции регулярно проводит сравнительные испытания разнообразной водно-моторной техники, отчеты о которых вы читаете на страницах журнала. Бывает, накопленные впечатления не всегда укладываются в “идеологию” конкретного теста, но они позволяют сделать ряд обобщений, которые могут быть полезны для читателей.*

**Н**а протяжении нескольких последних лет мы протестировали довольно много 15-сильных подвесных моторов разнообразных марок. За этот срок менялись тенденции и предпочтения на моторном рынке, что требует осознания, особенно если речь идет о таком популярном типоразмере, как “пятнашки”, достаточно мощном, чтобы выйти на воду компанией, и при этом портативном, пригодном для переноски и установки силами одного человека, максимум двух.

Набор потребительских качеств подвесника, которые можно оценить за ограниченное время теста, не слишком велик: быстроходность, тяговитость, приемистость (быстрота разгона), экономичность, эргономика и шумность. Практически невозможно оценить ресурс и ремонтпригодность — качества, которыми потребители интересуются особенно активно. Успокаивает то, что современные моторы импортного производства обычно отличает высокая надежность, и ресурсно-ремонтные вопросы неминуемо будут сведены к проблеме выбора дилера, способного наилучшим образом обеспечить своего клиента гарантийным и сервисным обслуживанием. Но это тема совершенно другого исследования.

### Конструкция

Модельные ряды компаний-моторостроителей раскололо на неравноценные по конструктивному признаку ветви — экологически чистых и обычных моторов — известное ограничение в использовании на водоемах США и Европы моторов, не соответствующих новым жестким нормам загрязнения окружающей среды CARB и EPA. Следствием



АЛЕКСЕЙ ДАНЯЕВ. ФОТО АЛЕКСАНДРА ДОБРОХОТОВА И ДМИТРИЯ ПИЧКАЛЕВА

этого стало постепенное вытеснение привычных двухтактных карбюраторных моделей моторов маломощной группы новыми четырехтактными, и хотя малые двухтактники еще продолжают сходиться с заводских конвейеров, процесс их совершенствования в общем остановился в 90-е гг., а значит, на появление в них принципиально новых конструктивных решений рассчитывать, к сожалению, не приходится.

Четырехтактники “нашего” размера пока не следуют модным тенденциям двигателестроения, но все же по исполнению они более совершенны, чем двухтактники, особенно с эргономической точки зрения. У протестированных четырехтактных “Honda” и “Suzuki” удобные румпели управления с простой регулировкой усилия поворота мотора и ручки газа и легкодоступной кнопкой “стоп”. Рычаг включения хода будто сам ложится в руку и работает очень четко. Механизмы откидки и режима “мелкой воды” таковы, что возможность намочить руки в забортной воде исключена, не потребуются также лишние движения и большие усилия. Двухтактные “Suzuki”, “Yamaha”, “Tohatsu” и особенно “Selva”, как более легкие моторы, лишенные залитого в картер масла, выигрывают только в одном — в удобстве переноски и хранения. Исключением здесь выглядит, пожалуй, “Mercury” с его интегрированным в румпель механизм включения хода и вполне современной системой откидки одной рукой. Заслуживает уважения и способ фиксации его гребного винта стопорной шайбой, а не шплинтом, что существенно упрощает процесс снятия и установки винта, особенно если это происходит не на твердом берегу, а на зыбкой волне.

Четырехтактные моторы “стремятся” не сильно отставать по весовым характеристикам от двухтактных, но в этой борьбе наблюдаются издержки: тонкостенное литье заставляет внимательнее следить за надежной затяжкой герметизирующих прокладок, особенно в местах прохода каналов охлаждения блока цилиндров. Поэтому за состоянием масла стоит следить регулярно, особенно в период обкатки. Внушительный вес четырехтактника,



**ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ  
ТЕСТИРОВАННЫХ МОТОРОВ**

Мотор	Объем, см <sup>3</sup>	Размер винта, дюймы
“Honda BF15”	350	9.25×10
“Suzuki DF15” (4 т)	302	9.25×10
“Suzuki DT15” (2 т)	284	9.25×11
“Mercury 15M”	262	9×9
“Selva-15 Naxos”	260	8.5×10.25
“Yamaha-15FMHS”	246	9.25×10.5



**ЗАМЕРЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАСХОДА ТОПЛИВА  
НА ПОЛНОМ ХОДУ С ДВУМЯ ИСПЫТАТЕЛЯМИ**

Мотор	Пробег, км/л
“Honda BF15”	7.30
“Suzuki DF15” (4 т)	6.06
“Suzuki DT15” (2 т)	4.10
“Mercury 15M”	4.12
“Selva-15 Naxos”	3.92
“Yamaha-15FMHS”	4.96

казалось бы, должен был привести к повышению требований к удобству его переноски, но взявшись за зализанную “голову”, например, “Honda” второму человеку (а переносить мотор лучше вдвоем) совсем не просто — выемка под руку с противоположной струбцине стороны слишком мелка. Четырехтактный “Suzuki” в этом смысле тоже не блистал, но представители дилера уверили нас, что в ушедшем году появилась новая модель мотора, в которой эргономика переноски улучшена.

В чем не возникло проблем, так это в запуске всех тестированных моторов. Достаточно было накачать грушу на топливопроводе, и старт не заставлял себя долго ждать. Единственно, приходилось учитывать индивидуальные особенности каждой модели — необходимость включения “подсоса”, выбор стартового открытия дросселя, но это дело привычки. Все моторы оборудованы системой блокировки запуска на включенной передаче и аварийным выключателем зажигания (“чекой”), надо лишь помнить об их наличии, и, если ваш двигатель вдруг отказывается заводиться, не торопитесь тут же звонить дилеру о возникшей неисправности.

**Пропульсивные качества**

Пробеги, замеренные в равных условиях под шестью моторами (двухтактниками “Mercury”, “Selva”, “Yamaha”, “Suzuki” и четырехтактниками “Suzuki” и “Honda”) на разборно-надувной лодке длиной 3.6 м позволили сопоставить их скоростные и тяговые качества (см. таблицу). Первое важное



наблюдение: тот винт, который фирма поставляет в качестве “стандартного”, не всегда оказывается винтом на все случаи жизни. Обычно мотор с ним “перекручивает” под малой нагрузкой, оптимальной же оказывалась нагрузка около 200 кг. Наиболее высокую скорость — 40 км/ч — показали двухтактный “Suzuki” как самый “объемистый” мотор среди аналогичных, а также сильнее других “перекручивавшая” “Yamaha”, которая стала самой быстрой при всех тестовых нагрузках. От итальянских моторов “Selva” мы обычно ждем высоких скоростных показателей, но вот “Naxos” их нам не продемонстрировал — сказался слишком тяжелый винт. Судя по всему, по скоростным качествам “Selva-15” должна была



быть где-то на уровне одноклассников, если бы ее ход дополнительно не ухудшали прохваты воздуха на волне и при резких поворотах. Четырехтактные моторы слегка уступили двухтактным налегке, но уже с двумя пассажирами оказались быстрее последних — тянут они лучше и менее чувствительны к нагрузке, особенно "Honda" с ее самым высоким объемом цилиндров (350 см<sup>3</sup> против 302 см<sup>3</sup> у "Suzuki").

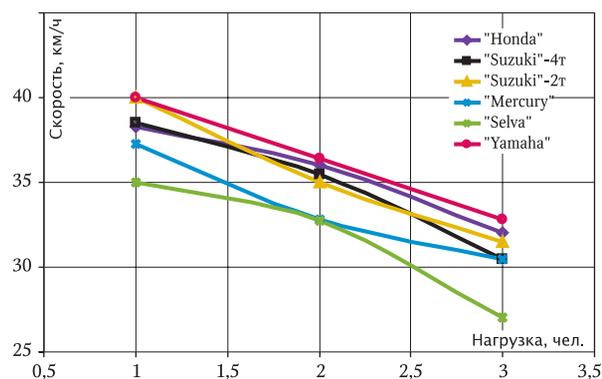
По скорости разгона — как обычно, примерно с одинаковым результатом, лидировали двухтактники. Четырехтактный "Suzuki" был предсказуемо чуть более "задумчив", "Honda" же с увеличением нагрузки показала удивительный рост приемистости по сравнению с конкурентами, видимо, благодаря большему развиваемому моменту и упору компактного четырехлопастного винта.

### Экономичность

По расходу топлива двухтактные моторы, как оказалось, очень близки между собой — они потребляют на полных оборотах тестовые пол-литра примерно за пять минут, т. е. около 0.38–0.40 л/ч на силу мощности. Несколько отстала в экономичности "Selva", работающая к тому же на 95-м бензине, результат же "Yamaha" оказался немного лучше среднего, но четырехтактники были закономерно экономичнее процентов на 20–30, потребляя те же 0.5 л уже за 6–6.2 мин., т. е. 0.32–0.33 л/л.с./ч на полном ходу. Разумеется, на промежуточных мощностях преимущество в потреблении топлива у них еще больше, достигая невероятных высот на самых малых

Наибольшие скорости, км/ч (в скобках — соответствующие им обороты), достигнутые под испытанными моторами при различной нагрузке на лодке "BRANDT-360"

Мотор	Нагрузка, чел. (кг)		
	1 (80)	2 (170)	3 (260)
"Honda BF15"	38.3 (5430)	36.0 (5380)	32.0 (5050)
"Suzuki DF15" (4 т)	40.0 (5600)	35.0 (5200)	31.5 (4850)
"Suzuki DT15" (2 т)	38.5 (5700)	35.5 (5550)	30.5 (5200)
"Mercury 15M"	37.3 (5900)	32.8 (5650)	30.5 (5400)
"Selva-15 Naxos"	35.0 (4900)	32.7 (4850)	27.0 (4800)
"Yamaha-15FMHS"	40.0 (5850)	36.4 (5700)	32.8 (5400)



"YAMAHA" лидирует в скорости, правда, за счет некоторого "перекрута" под стандартным винтом. У "SELVA", напротив, предоставленный винт оказался слишком "тяжелым", и полной мощности мотор не развил. У ЧЕТЫРЕХТАКТНЫХ МОТОРОВ ЗАМЕЧЕН ХАРАКТЕРНЫЙ ВЫГИБ КРИВОЙ СКОРОСТИ ВВЕРХ ПРИ СРЕДНЕЙ НАГРУЗКЕ.

оборотах, когда, кажется, мотор способен работать просто на парах бензина. Экономичность малых режимов четырехтактника имеет важный побочный эффект — при многочасовой работе на "дорожку" рыбовод получает значительно меньше шансов надыхаться вредными выхлопными газами.

### Шумность

При длительных переходах шумность двигателя важна не меньше прочих его параметров, так как она влияет и на утомляемость сидящего непосредственно рядом с ним водителя, и на возможность нормально разговаривать в лодке на ходу. Тут надо отметить, что все испытанные моторы, независимо от тактности, показывали примерно одинаково высокую шумность на полном ходу — 90–92 дБ. А вот спектр шума оказывался различным у разных моторов, более или менее терпимым для уха. У "Suzuki" и особенно у "Selva" в шуме присутствовали звонкие призвуки, резкие на слух, "Yamaha" же "звучала" мягче, "бархатистее" и потому не так сильно мешала разговору. На малых и средних оборотах преимущество четырехтактных моторов было также очевидно — они работали на несколько децибел тише двухтактных. А вот на "Honda" неспроста предусмотрели зеленый огонь-индикатор работы двигателя, иначе порой было бы невозможно определить по звуку, работает он на холостых оборотах или нет. ✕

SILVERADO

Просто  
добавь  
МОТОР!

**ПЕТРОСЕТ**  
 ГРУППА КОМПАНИЙ

**Розничная продажа, сервис:**  
 Санкт-Петербург,  
 П.С., Большой пр., 100,  
 тел.: (812) 346-16-19

Санкт-Петербург,  
 В.О., Средний пр., 86,  
 тел.: (812) 703-52-50

**Оптовые поставки:**  
 Санкт-Петербург,  
 В.О., Средний пр., 86,  
 тел.: (812) 703-55-05  
[www.silverado.ru](http://www.silverado.ru)