



## Подарок к юбилею

*В этом году исполнится 50 лет первому подвесному мотору, выпущенному в Японии. В 1956 г. компания "Tohatsu" произвела на свет первенца — ОВ-2, который стал родоначальником всех современных японских подвесных лодочных моторов, производимых сегодня уважаемыми "Yamaha", "Honda" и "Suzuki", известными практически во всем мире. Наверное, именно к этому торжественному событию в прошлом году и было приурочено открытие нового производства, пересмотрен внешний дизайн моторов и немного откорректирована производственная программа.*

**В** даваться в описание внешности новых моторов — дело неблагодарное, однако то, что изменилось их цвет, а на их корпусах появились цветные графические изображения, умолчать трудно. Хорошо это или не очень, судите сами — на фотографиях все можно разглядеть собственными глазами.

Во главе производственной программы, как и ранее, стоят моторы с аббревиатурой TLDI. В этом году, несмотря на различные слухи, их будет пять разновидностей, но в начале обозначения каждой из этих моделей появятся две буквы MD. Самым сильным мотором с технологией впрыска

низкого давления в новом сезоне станет "MD 115". За ним последуют "MD 90/70" и "MD 50/40". Моторы этой серии удовлетворяют нормам EPA 2006 и имеют две звезды на лейбле стикера CARB.

Для тех, кто забыл, напомним, что технология TLDI предполагает непосредственный впрыск топлива в камеру сгорания двигателя, работающего по двухтактной схеме. Система впрыска "Tohatsu", в отличие от других производителей, которые устанавливают на свои моторы системы с высоким давлением, имеет низкое давление в топливной магистрали, что предполагает некоторые плюсы как в эксплуатации, так и в обслуживании. Любители троллинга по достоинству оценят возможности моторов серии "MD", так как в этом году все моторы с TLDI будут оборудоваться регулятором холостого хода, который позволяет устанавливать нужные обороты из трех возможных — 700, 800 и 900 об/мин. Благодаря изменениям в управляющем

блоке моторы нового сезона быстрее реагируют на увеличение газа и быстрее разгоняются.

Изменения четырехтактных моторов можно считать большими. Как и ранее, самые мощные из них — серии "MFS 30/25" — с этого года оснащаются системой впрыска топлива. Появятся и совершенно новые четырехтактники — это "MFS 3.5/2.5". Несмотря на свою малую мощность и достаточно большой рабочий объем, который составляет 85.5 см<sup>3</sup>, эти моторчики оснащаются системой жидкостного охлаждения. Всего же в серии "MFS" будет 11 основных моделей. От модели в 9.9 л.с., которая делалась на базе 328-кубового силового агрегата, производитель решил отказаться.

В классической двухтактной серии потерь практически нет, серия "M" состоит из 20 моделей, среди которых самая слабосильная — одноцилиндровая "M 2.5" с рабочим объемом 74.6 см<sup>3</sup>, а самая мощная — четырехцилиндровая "M 140" в 140 л.с. с рабочим объемом 1.768 см<sup>3</sup>.

Однако изменения коснулись и двухтактной серии. Появится мотор на базе четырехцилиндрового силового агрегата с рабочим объемом 1.768 см<sup>3</sup> мощностью 115 л.с.; изменится положение вещей (в маркировке) у трехцилиндровых моделей — модель с рабочим объемом 697 см<sup>3</sup> потеряет букву D в наименовании и будет называться "M 40" (ранее M 40D). В то же время двухцилиндровая линейка расширится за счет модели "M 40C", которая раньше не имела литерного обозначения. Исчезнет также "M 6", которая делалась на базе того же блока, что и "M 9.8/8" с рабочим объемом 169 см<sup>3</sup>.

И, наконец, стоит сказать о надежности покрытия, которой "Tohatsu" всегда уделяла особое внимание. Новое производство, способное выпускать до 300 тыс. моторов в год, позволяет применять и новые технологии покраски. С этого года все моторы будут окрашиваться пятью слоями с промежуточной подготовкой, три из которых содержат очень устойчивые акриловые краски. Так что и внешний вид новых моторов становится современнее, а покрытие — долговечнее.

За более подробной информацией можно обращаться к официальному дистрибьютору или дилерам "Tohatsu Corporation".

И. В.

