

■ АНДРЕЙ ВЕЛИКАНОВ. ФОТО АВТОРА

## «Evinrude» — и один в поле воин

*Я лечу на новеньком «боинге» над Великими озерами Северной Америки, на одном из которых — Мичигане — расположен городок Стуртевант. Тут-то как раз и ваяют эвинрудовские двухтактники «Е-Тес», наделавшие приличного шума в водномоторной фieste за прошедшие года два.*



ПОКА ЕЩЕ ВМЕСТЕ, НО С 2007 Г. ПРОИЗВОДСТВО «JOHNSON» В США ПРЕКРАТИТСЯ



Всеядные движки для армии



Д о Чикаго — родного города Аль Капоне — еще далеко, но скучать некогда, ведь плечом к плечу ко мне сидит интереснейший собеседник — Сай Верда. И дело не только в том, что он по происхождению ассириец, и, конечно, не в том, что один из главных маркетологов «BRP» по части подвесных двигателей. Главное же — этот кареглазый философ, по образованию обычный инженер, начал трудовую моторную биографию 22 года назад в когда-то знаменитой и могущественной «ОМС». Сай возвращается из солнечного Майами, где только что закончилось крупнейшее бот-шоу Северной Америки. Голова у него — поценнее любой энциклопедии, поэтому я лишь изредка вставлял вопросы, а в основном поддакивал, кивал и мотал достойные Шекспира откровения на седеющий ус.

— Еще пару лет назад почти все японские оракулы предрекали скорую смерть двухтактника как класса, — произносит возбужденный Сай, — кое-кто даже пытался провести аналогии с мотоциклами. И что же мы видим на нынешней выставке? Все серьезные игроки почему-то вновь усиленно рекламируют двигатели с прямым впрыском. «Mercury» невзначай сделал упор на уже давно признанную систему Optimax. У «Yamaha», как всегда,

самая большая линейка двигателей во всех категориях, но даже «Tohatsu», этот приверженец четырехтактников, вдруг принялся активно лебезить в двухтактном направлении, а ведь они производят «четыре такта» в малых мощностях в количестве, не сравнимом с кем-либо еще. Ныне они презентовали майамской публике впрысковые двигатели низкого давления мощностью 90 и 135 л.с. Ну а «Honda», ясное дело, просто деваться некуда, двухтактная технология там давно запрятана в темную кладовку, но если копнуть поглубже, четырехтактник — не самое лучшее оснащение для катера. Но не будешь же ты срамить и попрекать собственное дитя, если вложил в него более 100 млн. долл.

— Тем не менее уже 45% североамериканцев владеют четырехтактниками и лишь 11% верят вашей формуле, что  $2 > 4$ . А как же экология? Многие сегодня ставят этот вопрос во главу угла, а судя по журнальным отзывам, тут у четырехтактных подвесников равных нет.

— Вот-вот — нет! — взорвался неправдашным гневом Верда. — А знаешь ли ты, что в прошлом году приз EPA «Чистый воздух» был присужден не кому-нибудь, а двухтактной технологии «E-Тес». Давай разберем вдобавок проблему отработанного масла, ведь, хочешь не хочешь, а в конце сезона его надо у любого четырехтактника менять. Куда





же оно девается? У нас тут все подсчитано: 25% идет на обогрев домов, 20% — на изготовление асфальтового покрытия, вот и все цифирки по США. Значит, остальное испаряется вне бдительного экологического ока. И, понятное дело, прямиком в природу. Вообще, по нашим данным, ровно трети американцев все равно, что покупать. Мы же предлагаем лучшее из того, что есть на сегодняшний день на рынке — «Е-Тес».

— Надо сказать, что по цене эвинрудовские движки тянут, как хорошие четырехтактники, да и сравнения ваши мне кажутся несколько некорректными. Даже пионеру ясно, что инжекторный двухтактник экономичнее, эффективнее и легче, но там ведь и на сто деталей меньше. Следовательно, и стоить он должен дешевле. Зачем же понадобилось сравнивать молоток с кувалдой?

— В этом-то и состоит главная твоя ошибка, — уже по-отечески улыбнулся ведущий маркетинг «Evinrude», — мы не сравниваем технологии, мы сравниваем лбами конечный продукт. Ведь покупателю важно иметь на транце готовое изделие: легкое, экономичное, простое и эффективное, экологически совместимое, наконец, а уж с помощью какой технологии его катер будет рассеивать волну, поверь мне, это всем до лампочки!

— Ладно, Сай, не кипятись, расскажи

лучше о том, как «ОМС» разрабатывало собственный четырехтактник.

— Это произошло в начале 90-х, когда в недрах признанного гиганта индустрии, а на тот момент именно «ОМС» диктовала моду на рынке подвесников, родилась идея создать собственную четырехтактную линейку мощностью до 100 л.с. До конкретных полевых испытаний, правда, дошел лишь один двигатель, 15-сильный. Но рынок уже умчался настолько вперед, что нам было его ничем не зацепить. Тем более, что вдруг подоспела внезапная женитьба с «Suzuki», которую именно наши инженеры в прямом смысле вытащили на воду, ведь первые моторы, сделанные японцами под колпак «Johnson», просто никуда не годились.

— Тебя послушать, так нет гениальнее и могучее «ОМС». Из-за чего же тогда вдребезги развалилась эта империя, созданная Оле Эвинрудом?

— Просчеты руководства и серия стратегических ошибок, никудашный маркетинг. Моторы — это тебе не бритва среди столовых ножей.\*

Сай тотчас уткнулся в навороченный ноутбук и всем обликом дал понять, что в доме повешенного о веревке говорить не принято.

\* Под таким слоганом «BRP» позиционирует линейку снегоходов «Ski-Doo» в нынешнем году в Северной Америке.

### Норвежский фермер Эвинруд и самолетостроители Джонсоны

От Чикаго до Стуртеванта около 40 минут по гладкому шоссе, вдоль которого то тут, то там рядом с многоликими домами виднеются не только хозяйские полосато-звездные, но и норвежские флаги. В этой части Висконсина живет много потомков эмигрантов из этой упрямой скандинавской страны. Именно здесь, на ферме под названием «Evinrude» в 1877 г. и родился будущий изобретатель претенциозных подвесных моторов. Но первым проектом Оле был вовсе не двигатель — будучи уже в США, он в 16-летнем возрасте безо всяких сторонних подсказок и чертежей соорудил шестиметровую яхту, на которой за 25 центов с носа возил желающих по озеру Рипли. «А я хотел, чтобы ты стал фермером», — с величайшим сожалением отреагировал на эту выходку старший Эвинруд.

Легенда гласит, что Оле сделал первые наброски подвесного мотора в 23 года, после того как вернулся из пяти-мильного похода на гребной лодке в 30-градусную жару до бакалейной лавки за мороженым для своей возлюбленной, нежащейся на пляже. И уже через два года, летом 1909 г., Оле успешно продал первые 25 моторов мощностью 1.5 л.с. Сделаны они были вручную, весили около 35 кг, стоили 62 доллара и назывались очень длинно — «съемный мотор



КАЖДЫЙ МОТОР ТЕСТИРУЕТСЯ  
КАК МИНИМУМ 15 МИНУТ



для гребной лодки». Сказать по правде, Эвинруд не был первоизобретателем подвесного лодочного двигателя, ведь еще в 1896 г. одна моторная компания из Нью-Йорка выпустила несколько десятков двухсильных лодочных движков. Сам же термин «подвесной мотор» (англ. — outboard) впервые выдумал в 1903 г. другой пионер нарождавшейся стихии — Камерон Уотерман, реализовавший к 1909 г. уже несколько тысяч подобных подвесников. Но именно несостоявшийся норвежский

фермер стал первым, кто превратил этот процесс в настоящую индустрию, продав уже в 1914 г. 9412 двигателей! Имя изобретателя стало настолько популярно, что в среде американских водномотрников родилось выражение: «Пойдем позвинрудим...». Пользовался спросом и броский плакат, гласивший: «Выбросьте весла прочь, ходите под мотором Эвинруда» (слоган, придуманный женой изобретателя — Бесс). Тогда же Оле начал выпускать и 16-футовые деревянные корпуса под свои моторы.

В 1919 г. родился трехсильный двухцилиндровый алюминиевый двигатель весом 23 кг, а в 1928 г. Америка впервые увидела 4-цилиндровый 18-сильный «Super Elto Quad». Их было произведено около 7500 штук. Примерно в то же время Оле начал активно помогать на производстве сын Ральф, а годом позднее (23 мая 1929 г.) была образована знаменитая «ОМС». В штабе компании значились пер-

вейшие умы моторостроения той поры — Эвинруд, Бриггс, Стерн, Локвуд.

К сожалению, Оле скончался в 57-летнем возрасте в 1934 г., но эстафету принял 27-летний Ральф Эвинруд, под руководством которого «ОМС» в 1935 г. потрясла Америку 55-долларовым полоторасильным «спортсменом», весившим всего 12 кг.

В 1903 г. создание небольших двигателей внутреннего сгорания было еще делом совсем новым, но три рыжеволосых брата по фамилии Джонсон из штата Индиана, старшему из которых едва исполнилось 18 лет, создали свой первый лодочный движок. Это был могучий трехсильный стационар, весивший 70 кг. И уже через пять лет братья наладили производство 4-, 6-, 8- и 12-цилиндровых двигателей для самолетов и гоночных лодок, а в 1911 г. даже построили собственный аэроплан. Это был первый американский моноплан, по конструкции и дизайну намного опередивший время.

Тем не менее детские привязанности не были забыты, и в конце 1921 г. рыбаки-любители увидели оригинальный двухсильный подвесной мотор с эмблемой «Johnson», не похожий ни на кого по тем временам — 17-килограммовый алюминиевый красавчик мог похвастаться полноценным задним ходом! В



ДЕСАНТНАЯ МОДЕЛЬ  
ЭВИНРУДА ВРЕМЕН  
ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ



20-х гг. XX в. практически все рекорды скорости и призы на соревнованиях доставались лодкам, на транце которых крепились джонсоновские моторы. Компания одной из первых также создала мощную дистрибьюторскую сеть в США и Канаде. В 1929 г. на выставке в Нью-Йорке фирма «Johnson» показала миру ставшую впоследствии легендарной линию «Sea Horse» — 16 и 32 л.с. И, как результат, в 29–30-е гг. из 39 мировых рекордов подвесных двигателей 26 были за Джонсонами. Под эти двигатели ими были даже разработаны своеобразные лодочные корпуса длиной 15 и 17,5 футов, где мотор крепился в специальный кожух впереди транца. Успех этого, пожалуй первого, пакета XX в. был невероятный, но, как на грех, в США началась экономическая депрессия, и в 1932 г. компания «Моторы Джонсон» обанкротилась. Имя и имущество оценивались кредиторами в 800 тыс. долл. Эти деньги, конечно же, сразу нашлись у Ральфа Эвинруда и Стефена Бриггса. Таким образом «Johnson corp.» стала частью «OMC». В то время как компания «Evinrude», чей бренд считался более престижным, выпускал дорогие четырехцилиндровые двигатели, «Johnson» всегда был бюджетным, и уже в 1937 г. под этой маркой было продано 29 тыс. подвесных двигателей различных модификаций.

В 1940 г. на «OMC» работало уже почти 2 тыс. человек, а количество выпущенных моторов составляло 60% объема мирового рынка в целом. Благодаря тому, что с конца 30-х компания начала выполнять заказы министерства обороны, ее не коснулось постановление американского правительства о запрете использования алюминия вне заказов оборонного ведомства. По армейскому требованию был выпущен 50-сильный четырехцилиндровый, 90-килограммовый «Evinrude», получивший прозвище «мотор, связавший

Рейн». Этот двигатель на специальной треноге устанавливался в центре понтонов, на которых с его помощью за 24 часа немецкую реку пересекли 125 тыс. человек.

На основе данного мотора «OMC» впоследствии разработала и пожарную помпу, способную перекачивать 200 л воды в минуту. До конца войны их было выпущено почти 45 тыс. штук. На заводе производились и 25-сильные десантные моторы (реализовано около 10 тыс.), способные выдержать герметичность до 3,5-метровой глубины.

Другим известным военным движком стал 9,7-сильный легкий «спасатель», сбрасываемый вместе с надувной лодкой на помощь терпящим бедствие летчикам. По подсчетам историков, этот движок спас жизни более чем 700 человек.

В 1947 г. в США здравствовало уже 14 заводов, производящих подвесные моторы, но «OMC» по количеству проданных двигателей опережало всю эту «летку-енку». В тот послевоенный год был без проблем реализован 262 091 лодочный мотор, и заводы компании работали в три смены.

В 1949 г. «OMC» под руководством Ральфа Эвинруда создала первый двигатель с переключением скоростей через нейтраль и отделенным от корпуса бензобаком.

#### Бензопилы, мотоциклы, лодки, помпы, снегоходы, туристские плитки и злополучный «Vindicator»

Мы со здоровенным детинкой Джефом Бонди, начальником сервисного центра «Evinrude», шаркаем пятками по длинным коридорам его режимного заведения, где вдоль стен выставлены образцы продукции «OMC» за последнее столетие.

Даже оторопь берет — чего тут только

Оле Эвинруда производил моторы даже для деревянных корпусов



нет! И мотовелосипеды Джонсонов, и деревянные корпуса оригинальных лодок Оле Эвинруда. Оказывается, он даже выпускал и разнообразное туристское оборудование, а «OMC» было вовлечено в производство бензопил и газонокосилок, трейлеров и механизмов для дайвинга. Но почему-то особенно много возле стен наткано снегоходов и их производных. И если стоящие бок о бок 14-сильный «Evinrude» и 16-сильный широкогусеничный «Johnson» были вроде как к месту, то откуда в родовом поместье «BRP» завелись «гнедые» под именами «Polaris» и «Kawasaki»?

— Мы до сих пор поддерживаем запчастями собственные движки, — словно читает мое удивление могучий Джеф, — для гидроциклов «Polaris» на «OMC» делались двигатели объемом 1050 см<sup>3</sup>, а для «Kawasaki» — 1100. Вот стоит старичок «ELTO» образца 1929 г., а рядом — один из самых популярных движков «OMC» всех времен «Fastwin», только в 1957 г. их было продано 52 тысячи!

Но все мое внимание, конечно же, занимали скромные, совсем не глянцевавшие армейские версии: «Enforcer», «Vindicator» и «Defender». Военные почему-то до сих пор питают странные симпатии к «Evinrude», и все спецзаказы делаются именно тут, в Стуртеванте. Например, 200–225-сильные версии «Enforcer» стоят на вооружении в США, ЮАР и Саудовской Аравии.

**ЯРОСЛАВСКИЙ КАТЕР** **ЯК-65** АЛЮМИНИЕВАЯ ЦЕЛЬНОСВАРНАЯ ПОЛНОАБОРНАЯ МОТОРНАЯ ЛОДКА

**ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ КОМПЛЕКТАЦИЯ:**  
ходовой, стояночный тент, подвесной мотор, эхолот, трейлер

**ОХОТА  
РЫБАЛКА  
ОТДЫХ**

000 «ЯРОСЛАВСКИЙ КАТЕР» 150003, г. Ярославль, ул. Полушкина Роща, д.5, т.(4852) 58-03-95, 72-12-92  
www.yarkater.ru, e-mail:ezhov@mazservice.ru

Представитель в Москве:  
000 «НПЗ "Жест"» т. (495) 527-46-70

официальный дилер **MERCURY**  
-двигатели  
-запчасти  
-сервис

официальный дилер **MerCruiser**  
**FORMULA**  
-увеличение мощности бензиновых двигателей  
-установка двигателей и судового оборудования  
-тюнинг угловых колонок

ООО «HIGH PERFORMANCE» г. Химки, ул. Кудрявцева, д.10, яхт-клуб «МАЯК»  
www.high-performance.ru, mail: info@high-performance.ru, т.(495)109-30-48



В СЕРТИФИКАЦИОННОЙ ЛАБОРАТОРИИ

Но, безусловно, самый навороченный это, как не крути, — 55-сильный «Defender» — легко модифицированный «E-Tec» (специальный компьютерный модуль, инжекторы и головка блока, клапан для слива воды, ведь движок рассчитан на погружение до глубины 100 м), способный работать на нескольких видах топлива, в том числе, солярке и керосине. Сами понимаете, бодряный 76-й такому «парню» будет слаще кока-колы. Двигатели этой серии рассчитаны на 2000 часов бесперебойной работы в самых суровых условиях.

Как ни противились некоторые ответственные работники компании, но я все же пробрался в цех, где человек пять неспешно, с отвертками и пассатижами в руках собирают эти секретные подвесные моторы. К величайшему огорчению, такая потрясающая потребность для российского рынка совершенно не вписывается в маркетинговую стратегию «BRP», образ которой должен соответствовать исключительно высоким технологиям. Поэтому и вся информация о всеядных подвесниках существует лишь для служебного пользования.

В этом же здании у «BRP» существует центр по сертификации и обучению персонала техническому обслуживанию. Выглядит очень круто, особенно тест-лаборатория, где на 87-м бензине катают по два мотора в квартал от каждой серии, стоящей на конвейере. В помещении — абсолютная чистота, и, благодаря круглогодичному климат-контролю, температура +23° С. Для сертификации двигателя по стандартам ЕРА он должен непрерывно проработать четыре часа. Прибавьте к этому пару часов на установку и полтора на демонтаж, вот и выйдет, что с одним движком придется возиться полный рабочий день. Даже трудно осознать озвученную начальником лаборатории Джефом Василем цифру — 133 176. Именно столько показателей снимают приборы с каждого двигателя за время контрольных замеров. По нормам ЕРА, подвесной мо-

тор должен быть экологически «чист» не менее 3500 часов, но вот незадача — со временем у четырехтактников эти показатели ухудшаются, а у двухтактников с прямым впрыском, наоборот, идут в гору.

### Прогулка по заводу

По головному заводу «BRP» (в разношерстной семье подвесных моторов их у компании больше, чем пальцев на руке) меня проводит сам директор — Фрэнк Бейли. Ему бы в баскетбол играть центровым, поэтому на моих три шага приходится всего один директорский. Фрэнк на «Evinrude» с 1981 г., где начинал инженером в центре разработок. Компания «Bombardier» приобрела бренд лишь в 2001 г. и организовала производство в громаднейшем здании бывшей типографии площадью 270×150 м. Хотя сиrotливые обшарпанные корпуса «ОМС» стоят совсем неподалеку, правда, уже с выбитыми стеклами.

Пока здесь еще выпускаются и легендарные «Johnson», но к концу года останутся исключительно «E-Tec», производство же всей прочей эвинрудовской малышни разбросано по всему свету. Есть заводы в Мексике и Бразилии, а вот популярный движок мощностью в 3.5 силы собирается исключительно в Гонконге.

Под одной крышей в три смены на «Evinrude» трудятся 750 человек, есть ленточные и подвесные конвейеры, тут же и цех покраски, где корпуса также движутся со скоростью 120 см/мин. За стеклом несколько на возвышении — линия баков с водой, где каждый собранный мотор досконально раскручивают по 15 минут кряду.

Как не напрягается в последние годы «BRP», но мозги и мысли американцев, в основном японскими стараниями, направлены уже в четырехтактную оперетту. И как не хороши экологические показатели у двигателя, как не замечателен «E-Tec» по шуму, мощности и расходу топлива, как не полна мощностная линейка, а показатели продаж «Evinrude» в Северной Америке раз в 6–10 меньше, чем у главных конкурентов — «Yamaha» и «Mercury». И это здорово чувствуется на заводе, где, по словам директора, производство можно смело увеличить на две трети.

Принципиальное отличие эвинрудовского производства, к примеру, от того же «Mercury» в том, что здесь ведется в основном сборка двигателя, а три четверти компонентов поступают от субподрядчиков. Головки блоков приходят от компании «Team Andrews» из Северной Каролины, а фирменные

«акустические» инжекторы «E-Tec» — от фирмы «Delavia» из Висконсина.

— Есть ли какое-нибудь родство между инжекторами «Ficht», которые прежде так же расхваливались маркетологами «BRP» чуть ли не как восьмое чудо света, и современным «E-Tec»? — интересуюсь у директора Бейли.

— Абсолютно никакого! — Фрэнк даже не улыбается, видимо, этот вопрос уже набил ему приличный типун на языке. — «Ficht» действовал по принципу соленоида, а «E-Tec» есть не что иное, как «акустическая» колонка, работающая в фиксированном магнитном поле. Добавляем тока в одном направлении, и диафрагма сжимает топливо, в другом — она выгибается в обратную сторону, и инжектор готов к следующей порции горючего. Главные преимущества данной технологии в том, что скорости подачи топлива в инжектор гораздо больше, чем в любом существующем ныне двигателе с прямым впрыском.

— А в чем же тогда заключается исключительность «Evinrude» как бренда по сравнению с конкурентами?

— Уникальные станки, определенные ноу-хау и, конечно, мастерство работников.

Станки с ЧПУ японской фирмы «Makina» здесь действительно потрясающие. На заводе их 10, стоимостью чуть более 1 млн. долл. каждый, а точность обработки цилиндров равняется 1/10 диаметра человеческого волоса.

Интересен и витиеватый дизайн блоков, ведь уже экспериментально доказано, что на движках «E-Tec» можно ходить пять часов без подачи масла при 1500 оборотах.

Вижу, что на одном конвейере плывут белые движки, на другом — же темносиние. Оказывается, что «блондины» — это готовый вариант для соленой воды, в котором присутствует больше компонентов из нержавеющей стали.

Маститый экскурсовод как бы невзначай все время подвигнул меня к линии, на которой реализуется проект под названием «Золотой орел». Эта теперешняя гордость компании — 200-сильные подвесники объемом 2.6 л (60-градусный блок) и 3.3 л (90-градусный блок). Хотя, как ни пыжись и ни играй мускулами лошадиных сил, но в мире все одно продается больше всего «E-Tec» в мощностной категории 40 — 50 л.с. А сделали бы такую «пятнашку», да подешевле, так они бы враз всех «меркуриев» и «ямах» обошли бы по абсолютным показателям. Но такое случится, видимо, даже не завтра, ведь одному супротив всех — ох как тяжело! 🍷