



«Джеймса Бонда» обкатали

Водно-моторный люд все чаще начинает смотреть в сторону подвесных моторов зарубежного производства. Как только появляются «лишние» деньги, каждый уважающий себя обладатель лодки стремится потратить их на покупку импортного подвесника. В общем, теперь это закон, или необходимость, или правило, или... Покупать мотор отечественного производства многие отказываются, мотивируя это совершенно разными причинами.

Для того чтобы проверить, можно ли довериться сегодня отечественным производителям, мы взяли на заводе им. В.В. Чернышева новый мотор «Нептун 25» (заводской номер 5606007) для длительного теста. К концу сентября смогли только обкатать его и после этого сравнительно немного опробовать в деле.

В комплект мотора входило стандартное оснащение, которое получит каждый, кто купит его в розничной сети: это канистра, исполняющая роль бензобака, набор инструментов и ЗИП, а также банка с двухтактным маслом М-12ТП (SAE 30, API TC, ТУ 0253-019-45169682-01). Масло «специальное» – изготовлено по заказу завода. На банке написано, что оно предназначено именно для моторов «Нептун» и даже стоит значок,

изображающий «Нептун 23». Ход правильный – это позволяет избежать всяких недоразумений в период обкатки мотора, один из самых решающих в его жизни. Таким образом завод, с одной стороны, предупреждает потребителя о нецелесообразности использования «плохого» масла, с другой – облегчает ему жизнь, так как отпадает необходимость бегать по магазинам и искать нужное масло.

Инструмент – стандартный. Бак и «клизма» для подачи топлива тоже стандартные, такие же, как прилагались к более ранним моделям. ЗИП состоит из мелких деталей, которые могут выйти из строя быстрее всего. В него помимо всяких нужных «деталек» входят и четыре штифта, которыми закрепляется на гребном валу винт. Латунный штифт

срезается даже при заводке мотора «на передаче», а так как включение режимов трансмиссии не очень четкое, то... Я сломал три штифта, просто заводя мотор.

Итак, лодка есть, мотор тоже. Бензином заправился, с маслом его в нужных пропорциях перемешал и... решил, что все надо делать строго по инструкции. А инструкция гласит, что мотор в розничную сеть поступает в законсервированном виде, и его надо привести в рабочее состояние. Признаюсь сразу – нарушил некоторые пункты инструкции в надежде, что мотор готов к работе, раз уж он «очень активно» пахнет бензином и поступил прямо к нам, а не через розничную сеть. Как положено при запуске, накачал грушей бензин, подождал какое-то время, нажав на кнопку



Стоящая канистра съедает «рабочее место». Лежачий бак предпочтительнее.



Дыхательная трубка «плюется» внутрь лодки



Свечи после 15 часов обкатки: левая – вытерта, правая – нет

«стоп», прокрутил мотор пару раз и стал заводить по-серьезному. С шестой попытки мотор, пукнув, выпустил облако белого дыма и завелся. Еще не зная, как точно надо перед стартом установить газ, повернул рукоятку на румпеле, но, видимо, уж очень сильно, потому что в первый момент мотор заработал сразу на высоких оборотах, пришлось быстро убавить газ.

Дыму, конечно, «Нептун» на обкаточной смеси выпускает прилично и при этом не любит работать в режиме минимальных оборотов. Поэтому очевидно – первые попытки заводки мотора с резким сбрасыванием газа могут привести к тому, что он заглохнет. Для того чтобы этого не произошло, лучше всего на не заведенном еще моторе покрутить ручку на румпеле и «виртуально» к ней привыкнуть, ведь ближайшие пять–восемь часов она, скорее всего, будет работать в этом режиме. Почему именно пять–восемь часов? Потому что именно за это время мотор уже более или менее обкатается и будет вести себя иначе. В первые часы

работы, следуя опять же наставлениям руководства по эксплуатации, ходил на оборотах, близких к средним, а именно от 2500 до 3600 об/мин. Любопытно, что наиболее комфортными для мотора оказались в первое время 3200–3600 об/мин (по тахометру). При этом мотор работал ровно, без вибраций, и его звук показался даже приятным, если так можно сказать. Надо заметить, что максимальный крутящий момент мотора находится как раз в пределах 3200–3600 об/мин.

Километров 150 (по GPS) лодка ходила в основном при частоте вращения мотора 2400–3300 об/мин (по тахометру), а средняя скорость под нагрузкой в два человека (по 90 кг) и дополнительного груза весом около 50 кг составляла 24–26 км/ч. Лодка, а это был экспериментальный на тот момент надувной «Лидер 400», была выбрана мной не только потому, что ее проще перевозить с места на место. У нового «Лидера» – хорошие для «резинки» мореходность и обитаемость, на него можно устанавливать мотор до 30 л.с., но главное, конечно, вес: в собранном состоянии «Лидер 400» можно просто переносить с места на место 1.5 «человекосилами»: представителем сильного пола и слабого. Практически 90% времени обкатки мотора в лодке находились двое, как этого и требует инструкция.

После использования 2.5 канистр топлива, а для того чтобы обкатку пройти полностью, надо изъездить пять, мотор стал потихоньку «разбегаться». Изменился звук, он стал тише и больше похож на звук работающего четырехтактного мотора, да и вибрации на

низких оборотах уменьшились. Время от времени мотор развивал около 4100–4200 об/мин, при этом лодка с двумя людьми на борту по относительно спокойной воде уверенно перемещалась со скоростью 38–39 км/ч. На максимальные обороты мотор выходил редко и на короткое время (пять–десять минут), поскольку я постоянно оглядывался на пункты инструкции.

Что смутило в процессе обкатки «Нептуна 25»? Новый капот, он же «колпак». Выглядит он очень неплохо, особенно его черный цвет, который выбрал для него производитель. Однако через 15 часов эксплуатации капот стал плохо закрываться, хотя сам механизм защелки работал безупречно. Ко всему «колпак» немного болтается относительно поддона, причем наблюдается это при среднесуточной температуре около 10°. В теплое время данного эффекта нет. Очень неудобно закрывать «колпак», если провод свечи верхнего цилиндра сильно изогнут, т. е. свечной колпачок надет «хвостиком» вверх. Краска, которой окрашены детали мотора, не любит бензин и перевозку в автомобиле – быстро слезает лохмотьями.

Рычаг переключения режимов трансмиссии имеет слишком большой ход и недостаточно четко включает «задний ход». К слову сказать, примерно на 18-м часу работы «задний ход» перестал включаться. Рукоятка газа имеет неравномерное усилие и в переходном режиме – в положении сразу за отметкой «запуск» его явно заедает. Откровенно не понравилась «дыхательная трубка» в пробке, которую надо надевать на канистру – даже при малом волнении и умеренной скорости она «плюется»

«Лидер 400» и «Нептун 25» – неплохая пара



бензином, брызгая из носика трубки внутрь лодки.

Теперь о том, что понравилось. Если не учитывать сложности заводки в первые часы (мотор трудно было завести даже теплым), работа самого мотора по вибрациям – на уровне зарубежных аналогов. По шуму многие «иностранцы» той же мощности «орут» громче, особенно в режиме максимальных оборотов. Расход топлива на максимально доступных оборотах даже на обкаточной смеси оказался не очень большим – примерно 9.5–10 л/ч, а если учесть, что мотор был настроен на богатую смесь и ест бензин Аи-80 или А-76, то расход можно считать приемлемым.

Процесс обкатки занял в общей сложности около 15 часов, потребовал 100 л бензина и 4 л масла. При этом пройдено было немногим более 300 км при средней скорости около 20 км/ч. Средний расход составил 6.6 л/ч.

После того как было съедено пять канистр смеси, я проделал все требуемые инструкцией манипуляции, связанные с удалением ограничителя оборотов и настройкой карбюратора. Вместо предписанного для обкатки масла стал использовать «Quicksilver» в соотношении 40:1. Следующую порцию смеси собираюсь готовить в соотношении 50:1. Мотор после регулировки на «условно среднюю смесь», т. е. после установки иглы карбюратора К65А в среднее положение и настройки оборотов стал раскручиваться до 4600 об/мин и устойчиво работать на 1150–1200 об/мин. Заводится, независимо от температуры наружного воздуха (на нашем тесте минимальная была 8°C после ночного дождя при температуре 3°C) с первого рывка при одном полном

предварительном проворачивании (на длину веревочного стартера) и нажатой кнопке «стоп». Свечи после окончания «приработки» проверил – оказалось, что очень богатая смесь и большое количество масла сделали свое черное дело и практически вывели их из строя. Пока не разобрался, почему невозможно достичь обещанных в инструкции 5000–5600 об/мин, виной тому – синий винт (диаметр – 240 мм, шаг – 300 мм) или карбюратор, буду разбираться, но уже весной. А поскольку сейчас на дворе осень, в соответствии с инструкцией законсервирую мотор на зиму и начну разрабатывать варианты, как говорят автолюбители, будущего тюнинга.

Предварительное резюме: «Нептун 25» превзошел наши ожидания. Неужели все дело в том, что номер мотора оканчивается на «007» (вспомним эти магические «007» Джеймса Бонда) сыграли свою роль?

Одно очевидно уже сейчас: «Нептун 25» как бюджетный вариант под этим заводским номером очень неплох и кое в чем заметно выигрывает у зарубежных аналогов, прежде всего в цене. В магазинах «Нептун 25» предлагается от 25 600 руб. (для сравнения, «Yamaha 25VMHS» стоит 78 880 руб.), т. е. почти в три раза дешевле, чем зарубежный аналог. Благодаря его сравнительно небольшому весу в 44 кг его можно использовать на легких лодках и управляться с ним в одиночку (та же «Yamaha 25VMHS» весит 53 кг). К явным «плюсам» надо отнести умеренное потребление дешевого (в Санкт-Петербурге 300–310 руб. за 20 л) бензина и дешевого масла.

И. В. Фото автора

ПОЗДРАВЛЯЕМ Р. В. СТРАШКЕВИЧА С 80-ЛЕТИЕМ!



Исполнилось 80 лет одному из наших ведущих авторов, конструктору «Вихрей» Ростиславу Владимировичу Страшкевичу.

Свой трудовой путь он начал в 15 лет — во время войны работал на производстве морских противодесантных мин. А ныне это Почетный ветеран Самарского завода имени М. В. Фрунзе — основного изготовителя советских подвесных моторов. Ровно 60 лет назад выпускник авиационного техникума Ростислав Страшкевич пришел сюда техником по испытаниям двигателей, затем работал мастером и контрольным мастером, по вечерам учился в институте и вскоре стал конструктором — одним из разработчиков подвесного мотора «Вихрь». В далеком 1965 г. он представил новинку читателям «Кия» (см. вып. 6) и с тех пор регулярно печатает в журнале подробные консультации по всем вопросам эксплуатации этого мотора и всех последующих его семи модификаций, разработанных тем же коллективом. Это свыше 20 развернутых статей и огромное количество мелких публикаций, которые послужили основой для выпуска в «Библиотечке «Кия»» двух очень полезных справочников: ««Вихрь» без секретов» (1990 г.) и «Мотор «Вихрь»: ремонт своими силами» (2003 г.).

Учитывая, что 20-, 25- и 30-сильных «Вихрей» выпущено около миллиона, а сервис их так и не был налажен, значение этих справочников трудно переоценить.

Ростислав Владимирович и сегодня в строю. В письме, только что полученном редакцией, он пишет:

«Все еще никак не угомонюсь. Свою навигацию еще не закончил. На берегу, бывая на стоянках, как могу — помогаю владельцам «Вихрей». Моторы у людей стареют, объясняя, что хорошо, что плохо. Кто далеко — звонят, пишут, не успеваю отвечать. Сейчас новая беда: появилось много советчиков, люди их слушают и коржат свои моторы. В погоне за повышением мощности — растачивают цилиндры, чтобы уменьшить расход топлива — «забедняют» карбюратор. Готовлю заметку по этому поводу.

Попутно хотел бы напомнить о ранее разработанных трехцилиндровом «Вихре-45» и «Вихре-30PM» (ручной, морское исполнение)».

Остается только пожелать юбиляру продолжать навигацию!

Редакция