

> Игорь Владимиров

что душе угодно, чему способствовал пусть и неторопливый, но уверенно-напористый мотор. С таким нередким для водометов явлением, как подхват воздуха, мы не столкнулись ни разу – даже при резких разворотах. Очень уверенно управлялась лодка и на заднем ходу – единственно, следовало помнить, что ограничителя оборотов в этом режиме не предусмотрено. И, конечно, сам по себе водометный привод подарил восхитительное чувство вседозволенности, которое редко испытываешь в тех местах, где отклоняться от размеченных фарватеров не рекомендуется. Водомет, конечно, не полная панацея от мелководья – например, повредить импеллер на высоких оборотах способна засосанная в водовод мелкая галька, но тот камешек, который мы извлекли из приемной решетки после подъема лодки на берег, свидетельствовал о том, что наверняка были и другие, помельче, которые «Mercury 25 Jet» благополучно «переварил» и выплюнул.

Резюме

Переход от двух тактов к четырем и от карбюратора к впрыску – знамение времени, и процесс уже не остановить. Если кого-то из соотечественников пока что не волнуют экологические нормы (которые у нас в стране, тем не менее, пусть и с отставанием, но подтягиваются к европейским), то следующим весомым аргументом будет топливная экономичность двигателей нового поколения, дающая наиболее зримый «денежный» эффект именно на подвесниках малой и средней мощности. Увеличившиеся вес и габариты, пожалуй, не настолько серьезная плата за новые преимущества. В общем, идею привести к современному знаменателю и такой специфический сектор рынка подвесных моторов, как водометы, можно только приветствовать. Подобная техника всегда востребована, а в ряде «мелководных» регионов только благодаря ей и можно эксплуатировать малые суда (естественно, при соблюдении ряда несложных правил). Протестированный нами образец, как уже упоминалось, был экспериментальным, так что есть все основания надеяться, что перед началом официальных поставок в его конструкцию внесут некоторые изменения – в частности, приведут в норму обороты двигателя, позволив полностью реализовать его мощностные возможности, а также снабдят систему переключения реверса более внятным фиксатором «нейтрали».

ТЕСТ
КАТЕРА и ЯХТЫ



«Suzuki DF25»

Гонщик или круизер?

Будучи малым и неразумным, но уже «съевшим пару собак» на моторах, часто спрашивал производителей: почему не выпускаются двухцилиндровые V-образные подвесники? Ответы были самыми разнообразными, и все сводилось к тому, что «в принципе это невыгодно и проблематично». Прошло сравнительно немного времени, и вот компания «Suzuki» выпустила в свет свой V-образный четырехтактный мотор мощностью 25 л.с.



Два слова о наболевшем. Как фанат моторов вообще и мотоциклетных моторов в частности, всегда считал, что V-образная компоновка бензинового двухцилиндрового мотора имеет много преимуществ по сравнению с рядной или оппозитной компоновкой силового агрегата. Недаром легендарные мотоциклы с моторами V-Twin, которые в мотомире получили название «чопперов» и «кастомов», пользуются уважением за феноменальную тягу, «размазанный» в большом диапазоне оборотов крутящий момент и возможность ездить, редко переключая передачи. Гонщики также любят V-образные «двойки» за тот же великолепный крутящий момент.

Так почему же в мире существуют четырех- и шестичилиндровые подвесники с V-образным расположением цилиндров, а двухцилиндровых нет? Вроде бы все выгоды налицо, проблема – только в компоновке и вибрациях.

Мотоциклетные гении борются с первой проблемой, поигрывая углом развала от 90° до 45° (иногда меньше), а также системой балансирных валов. Так или иначе, в мире мотоциклов все проблемы с вибрациями V-образных двухцилиндровых моторов даже с рабочими объемами до 2.0 л уже решены или почти решены. Умозрительно представить, что один цилиндр имеет размер с литровую банку и по нему со страшной скоростью мечется

Результаты испытаний мотолодки «Лидер 400» + «Suzuki DF25 V-Twin»

(Нагрузка – два человека в лодке (93+75 кг) плюс 40 кг груза (бензин, ЗИП и проч.). Температура воды – 16°C, окружающего воздуха – 18°C. Замеры производились по «GPS 12 Garmin». Бензин – Аи-96, масло – «Quicksilver» для четырехтактных моторов. Место испытаний – р. Большая Невка.

Об/мин	Скорость, км/ч
780	4
940	6
2600	11
3040	21.8
3400	26.4
4000	30
5060	42.5

Результаты замера шума

Об/мин	Уровень шума, дБ*
3000 (без нагрузки)	80
2000–3000 (с нагрузкой)	64
4000 (на скорости 30 км/ч)	75
4950 (на скорости 40 км/ч)	71

* Шумовой фон с выключенным мотором – 55 дБ, шумомер – «Votcraft 320».

Некоторые технические данные «Suzuki DF 25 V-Twin»

Тип мотора	4-тактный, OHV, 4-клапанный, 2-цилиндровый, с развалом 70°
Высота транца, мм (дюймы)	S-381(15), L-508(20)
Рабочий объем, см ³	538
Диаметр цилиндра х ход поршня, мм	71x68
Максимальная мощность, л.с.	25
Диапазон максимальных оборотов, об/мин	4700–5000
Система зажигания	CDI
Передачное число	2.09:1
Вес*, кг	S – 69, L – 72
Подвес силового агрегата	Сайлент-блоки
Система выхлопа	Через ступицу
Винты	Трехлопастные, алюминиевые 10 1/4 x 10 10 1/4 x 11 10 1/4 x 12 10 1/4 x 13 10 1/4 x 14

* Без масла и винта, версия с ручным запуском



поршень немалого веса, а сам мотор в итоге имеет минимальные вибрации, сложно.

Однако вернемся к нашему мотору. Когда компания «Stingray» предложила нам протестировать его, первой мыслью было: «Что ж, попробуем водный “чопер”». Почему-то ассоциация возникла именно с этим классом мотоциклов.

Итак, как говорят шоумены, встречайте – «Suzuki DF25». Внешний вид мотора говорит о том, что это, безусловно, «Suzuki», но новый «Suzuki». Если сравнивать его «внешность» с прежним трехцилиндровым «DF25/30», то новый выглядит современнее (чем-то напоминает один из известных моторов с турбонаддувом), хотя эргономика очень и очень похожа. Вес нового мотора (короткой версии) в сухом состоянии составляет немногим более 69 кг без веса винта, с длинной ногой – 72 кг. Прежний, правда с длинной ногой, весил 96 кг. Более удобным показался капот (он же колпак), за впускное отверстие которого можно уверенно брать, чтобы при необходимости наклонять (откидывать) его.

Подогнав кормой к слипу яхт-клуба экспериментальный «Leader 400», на котором этим летом катали моторы, мы вдвоем, не сильно напрягаясь, водрузили на транец «DF25», закрепили, как положено, и привязали к нему страховочный шкертик. Попробовал произвести эту операцию в одиночку и пришел к выводу, что одному повесить на транец новый «Suzuki DF25» можно, но все же делать это очень неудобно и тяжело. Во-первых, из-за большого веса его сложно переносить на расстоянии более 10–15 м, во-вторых, процесс «надевания» на транец из положения «мотор лежит» неизбежно приведет к тому, что «нога» будет елозить по грунту (в нашем случае по бетонному слипу), что не есть хорошо ни для «ноги», ни для краски. Задиры самой нежной части дейдвуда в данном случае неизбежны.

На «Лидер 400», рассчитанный под мотор мощностью до 30 л.с. (так, по крайней мере, написано в инструкции),

новый «Suzuki» встал хорошо, и дифферент на корму оказался меньше, чем ожидалось.

С первой заводкой мотора проблем не было вообще, со второго рывка он мягко завелся, и процесс пошел. Работа на холостых оборотах холодного мотора произвела хорошее впечатление. Вибрации, несмотря на то, что в силовом агрегате производитель не применил никаких дополнительных механизмов по их смягчению (напомню, V-образное расположение цилиндров с углом развал 70°), оказались не больше, чем на аналогичных моторах «классической» конструкции. Включение режимов вперед/назад тоже происходит достаточно мягко, как и на обычных моторах.

Заезды проводились поочередно с одним человеком на борту плюс примерно 40 кг груза, с двумя плюс 40 кг и с тремя плюс 40 кг. Максимальная скорость, независимо от нагрузки, оказалась одинаковой, обороты мотора – тоже. Видимо, в этом «виноваты» небольшой вес лодки и «стандартный» винт размерами 10 1/4x13". Для этой лодки он оказался слишком легким, вследствие чего на максимальном газу с полной загрузкой мотор устойчиво выдавал более заявленных в инструкции 4700–5000 об/мин – примерно 5060 об/мин. Скорость лодки при этом была 43 км/ч (по GPS). Скорее всего, если бы на моторе был установлен более «винт тяжелый», то скорость возросла бы на 5–8 км/ч. По ощущениям, мощности в моторе после достижения им максимальных оборотов еще много...

Начиная с режима минимальных оборотов (в нашем тесте – 780 об/мин), мотор благодаря ломовой тяге практически без провалов разгонял лодку до режима глиссирования. С места при повороте ручки газа до упора она выходила на глиссирование примерно за три секунды, независимо от количества человек в ней. После того как лодка, даже с загрузкой из трех человек, вышла на глиссирование, дальнейшее ускорение происходило также без провалов, «поступательно и равномерно», как говорили лет тридцать назад на уроках физики. Минимальная частота вращения на холостом ходу (без нагрузки) составила 820 об/мин.

Немного об ощущениях. Длинный румпель оснащен удобной ручкой, которая хорошо лежит в руке и смягчает вибрации, конечно, все-таки присутствующие. Капот снимается легко, открывая хороший доступ к силовому агрегату и его элементам. Замечание только одно – масляный

Новый «Лидер 400»: первые впечатления

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

В этом году тесты моторов мы проводили в основном на экспериментальном «Лидер 400», которого этим летом в продаже еще не было. Более чем за два месяца и 450 километров общения накопились кое-какие впечатления, которыми сегодня мы и хотим поделиться с вами.



Первое, что порадовало – это то, что сумка со сложенным «Лидером» без каких-либо проблем поместилась на заднем сиденье «десятки» (разумеется, вазовской). Другая сумка – с пайолами – свободно легла в багажник, а третий «пакет», в который производитель поместил весла и стрингеры, нашла свое место на полу салона перед задним сиденьем. Позже, уже в «Mercedes» с кузовом W124, расклад был немного другой: сумка со «шкуркой» – на подушке заднего сиденья, между нею и спинками переднего сиденья – пайолы, на них – весла и стрингеры. Правда, автомобиль, в котором все так удачно разместилось, был, естественно, больше, и в его багажнике еще периодически «проживал»

25-сильный мотор с тремя канистрами и прочими вещами, необходимыми для водно-моторной жизни.

Короче – лодка неплохо приспособлена к перевозке на легковом автомобиле с кузовом «седан».

Собирается и разбирается лодка быстро, просто и без лишних вопросов. При разборке всем ненавистная операция по изъятию стрингеров ни разу не вызвала проблем, даже при температуре около 7°C. Однако надо сразу признаться, был применен специальный прием по их снятию: лодка с приспущенными баллонами и килем ставится на бок и немного встряхивается, после чего вынимается стрингер, который размещается наверху. Аналогичная операция



лить масло удастся даже на беспокойной воде.

В общей сложности с этим мотором было пройдено около 130 км в разную погоду. После ночной стоянки при температуре окружающего воздуха 6°C мотор заводился и работал первые минуты практически так же, как и в теплую погоду.

Выводы

Очень любопытный мотор с хорошими характеристиками. Успешно работает как на низких оборотах, что по достоинству оценят рыбаки, так и на высоких. Сложно использовать мотор на надувной лодке, которую надо постоянно разбирать и перевозить с места на место. Однако если лодка весь сезон или его большую часть эксплуатируется на одной воде и снимать часто мотор не надо, то эта проблема разрешается сама собой. Невысокий уровень шума, хорошая эргономика,

высокий крутящий момент и приятный внешний вид мотора привлекут многих, если не большинство, водномоторников, исключая ярких фанатов какой-нибудь определенной марки. У «Suzuki DF25 V-Twin» – хорошая защита «от дурака»: система охлаждения снабжена термостатом и датчиком температуры, а система смазки – датчиком давления. Информация выводится на индикатор, который видно в любую погоду.

При использовании лодки с жестким днищем того же веса, что и «Лидер 400», можно ожидать более высокую, причем значительно, максимальную скорость. Если правильно подобрать винт, то в итоге получится очень быстрая и экономически (с точки зрения расхода топлива) выгодная пара. Учитывая хорошую тягу и спокойный нрав мотора, его, как принято в мотоциклетном мире, можно признать «круизером».

щуп ярко-желтого цвета не позволяет визуально определить уровень масла, особенно если оно свежее. Для этого придется воспользоваться бумагой или тряпкой и щупом. По разводам от него на бумаге (тряпке) можно определить уровень (границу «сухо/мокро») масла. Горловина для заливки масла небольшая и расположена в таком месте, что большую воронку пристроить трудно. Если же использовать маленькую либо специальную флягу с носиком, то за-