

Что надо учитывать, выбирая подвесной мотор

За последние два-три года в России значительно увеличились продажи подвесных моторов мощностью до 30 л.с. Спрос, соответственно, тоже. В этом году многие фирмы, продающие подвесные лодочные моторы, планируют увеличить продажи на 15–30% в зависимости от марки. Однако возникает проблема выбора. Давайте о ней сегодня немного и поговорим.

Итак, как оказалось, проблема выбора обычно для человека, опирающегося на интеллект, является одной из самых сложных. Порой даже после того, как мотор уже куплен, кажется, что выбор сделан неудачно. Однако оставим психологию психологам и попытаемся прибегнуть к простой логике, решая этот вполне законный вопрос: какой же все-таки покупать мотор – двух- или четырехтактный, отечественный или зарубежный?

Расходы на топливо

Первое, чем руководствуется потенциальный покупатель при разрешении этого вопроса – это разницей в цене, которая иногда на одинаковое число «лошадок» может достигать 10% и более, или примерно 9000 руб. и более, если речь идет о 15-сильных моторах производства, к примеру, «Yamaha». Такая же «Honda» будет дороже двухтактной «Yamaha» уже почти на 30 000 руб. (цены взяты с сайта одного из интернет-магазинов). Поклонники четырехтактных моделей утверждают, что низкий расход бензина и отсутствие необходимости при каждой заправке двухтактных моторов добавлять масло, которое потом вылетает в трубу, со временем



могут компенсировать «дороговизну». Однако при скромных подсчетах расходов на эксплуатацию мотора в течение около 50 часов за сезон, картина получается следующая. Предположим, что разница в цене на двух- и четырехтактный мотор одной мощности составляет 9000 руб. (минимальная). Расход топлива у первого мотора – 7.3 л/ч, у второго – 5.3 л/ч (данные взяты из технического описания моторов «Yamaha»). Для качественного микста масло–бензин, рекомендованного производителем для двухтактного мотора, необходимо в каждые 100 л бензина добавлять 1 л масла. В итоге получится, что при 50 часах работы четырехтактника через его карбюратор должно пройти $5.3 \times 50 = 265$ л, а через двухтактник – $7.3 \times 50 = 365$ л плюс 3.65 л масла. При стоимости бензина марки Аи-95 (в крупных городах) около 20 руб.* за 1 л (ориентировочно на начало января 2007 г.) эксплуатация четырехтактника обойдется в 5300 руб., эксплуатация же двухтактника – в 7300 руб. руб. плюс примерно 876 руб. за масло (при цене 1 л масла 240 руб.). Таким образом, разница составляет $8176 - 5300 = 2876$ руб. При увеличении процентного соотношения масло–бензин до 1:50 разница увеличится до 4314 руб. Окупится же мотор на третьем-четвертом году его жизни, напомним, при 50-часовой эксплуатации. Мы еще не прибавили к расходам на четырехтактный мотор ежегодную смену моторного масла, которое тоже недешево и может стоить в зависимости от требований производителя от 350 до

* Цены в разных регионах могут различаться. – Прим. авт.

550 руб. за литр плюс стоимость масляного фильтра (это от 20 до 40 долл.).

Отсюда промежуточный вывод: покупать четырехтактный мотор в целях экономии расходов на горючее имеет смысл только при его активной эксплуатации (100 ч и более в год). При редких выездах – три-четыре раза за сезон – он окупится (по статье топлива) лет за 10, а то и более.

Запах и... запах

Есть еще одна проблема: при эксплуатации двухтактного мотора за счет присутствия в бензине специального масла выхлоп имеет специфический запах, причем, чем ниже октановое число и хуже качество масла, тем противнее этот запах, хотя разные люди по-разному реагируют на него. При этом, однако, если лодку предполагается использовать в основном для коротких поездок на большой скорости, то запах от двухтактного мотора сложно почувствовать. Другое дело, если вы намереваетесь неспеша походить по зарослям тростника в поисках приключений или половить рыбу на дорожку. Тут, действительно, многим общение с двухтактником покажется очень некомфортным, особенно людям с заболеваниями или склонностью к заболеваниям слизистой оболочки, желудка, да и вообще при «аллергии»... на двухтактные моторы. Хотя и четырехтактные моторы мощностью до 30 л.с. – тоже не ангелы в части выхлопа. Они также вырабатывают пресловутый угарный газ (СО), изрыгают из себя оксиды азота и т. п., что может вызвать головную боль и прочие радости, причем незаметно для

обладателя мотора, так как СО запаха не имеет, и поэтому надыхаться им – пара пустяков.

Своя ноша не тянет?

Вес – еще одна большая проблема для любителей рыбалки, охоты и просто желающих покататься на легкой алюминиевой или надувной лодке. Да, вес одинаковых по мощности моторов, но разных по принципу работы отличается в пользу двухтактных, причем порой значительно. Та же двухтактная «Yamaha 15FMHS» весит 36 кг, а четырехтактная «F15AMHS» – уже 45 кг. Разница в 9 кг может показаться очень большой прежде всего любителям носить мотор и лодку на приличные расстояния, а таких не так уж и мало, как может показаться.

Но тут опять придется вернуться к арифметике. Предположим, что 15-сильный двухтактник легче своего собрата, скажем, на 10 кг. Это явно преимущество, если речь идет о переноске мотора, лодки и скромного рыбацкого скарба на расстояния 100 м и более. Кстати, в данном случае придется переносить и канистру с бензином.

Снова предположим, что двухтактник мощностью 15 л.с. требует 7.3 л/ч, а четырехтактник – 5.3, т. е. разница в весе топлива составит около $2 \times 0.8 = 1.6$ кг/ч (плюс вес масла). Но кто в здравом уме ради часа катания будет таскать лодку, мотор, палатку и топливо? Естественно, затратив столько мускульной силы, захочется оправдать потери и поехать на лодке «на все деньги». Допустим, в среднем рыбак может провести на воде в движении в некоторые дни от 3 до 6 ч (иногда более), при этом большую часть времени мотор будет работать на средних и высоких оборотах. Если рыбалка продолжается три дня, в течение каждого из которых переходы на лодке займут 4 ч, то получается 12 ч, или 19.2 кг лишнего бензина (без учета веса масла) для двухтактника. Вот вам и легкий двухтактный моторчик! Расчеты эти, как принято писать в инструкциях, приблизительны и не могут являться отражением абсолютной истины, однако тенденция такова: «легкий» двухтактник может оказаться тяжелее «тяжелого» четырехтактного мотора, если все внимательно посчитать.

Уезжая на несколько дней и предполагая провести на воде все время, путешественники стараются взять с собой как можно больше топлива – заправиться-то обычно негде, тут-то и проявляются все преимущества че-

тырехтактных моторов – для них надо запасать меньше топлива, чем для двухтактников примерно на 20%, к примеру, не 100 л, а 80 л.

Акселерация

Известно, что благодаря своей конструкции двухтактные моторы быстрее разгоняются сами, а значит, и быстрее разгоняют лодку. Четырехтактные проигрывают им в этой номинации, хотя и не столь разительно. Этот нюанс очень часто используют сторонники двухтактных моторов в спорах о выгодах и перспективах. Они говорят: если человеку надо просто с наименьшими потерями добраться из пункта А в пункт Б и нет необходимости устраивать гонки, то неважно, как быстро разгонится лодка. С другой стороны, процесс разгона занимает ничтожно малое время по сравнению с общим временем работы мотора на средних либо на высоких оборотах. Так надо ли бороться за «быструю акселерацию»? Вот и задайте себе этот вопрос, выбирая мотор.

Транспортировка

В этом вопросе двухтактные моторы впереди: в них масло залито только в редуктор, их можно укладывать как угодно, но (с учетом конструкции системы охлаждения) главное, чтобы ничего не сломалось. Четырехтактные моторы требуют к себе особого внимания, так как в них постоянно присутствует моторное масло, которое имеет тенденцию вытекать наружу и попадать, куда не следует. Поэтому их надо перевозить аккуратно и именно в том положении, которое предусмотрено производителем.

Обслуживание

Регламентные работы по обслуживанию подвесных моторов мощностью до 30 л.с. примерно одинаковы, независимо от их «тактности» и количества лошадиных сил. Обычно трудности возникают в том случае, когда в них что-то ломается.

«Свой» или «чужой»

Многим кажется, что, если позволяют средства (финансовые, разумеется), то покупка импортного мотора – решение всех вопросов. Однако, как говорится, есть нюанс: если в том районе, где вы собираетесь эксплуатировать мотор, сервисное обслуживание отсутствует, то вполне резонно рассмотреть вопрос о покупке отечественного мотора. Ведь практически в любом уголке России есть люди, неплохо разбирающиеся в их устройстве и способные оживить

подвесник даже в самых критических случаях. Да и самому освоить некоторые навыки ремонта мотора, произведенного в России, проще, тем более что расходные и запасные части к ним почти всегда есть в продаже и по сравнительно умеренным ценам. Конечно, покупка отечественного мотора – лотерея: может повезти, и мотор будет служить сравнительно долго и без проблем, а может и не повезти...

Отечественные моторы рассчитаны на менее дорогие ГСМ, проще переваривают некачественный бензин и паленое масло. Так что если вы живете далеко от тех мест, где можно разжиться качественным бензином и правильным маслом, импортный мотор будет «страдать» и сравнительно быстро запросит ремонта. Показательный случай произошел с мотором одной из известных фирм, купленным для эксплуатации на Крайнем Севере. Владелец ездил и радовался, но очень короткий срок – через 30 часов наработки мотор перестал тянуть, хотя еще какое-то время нормально заводился и устойчиво работал на холостых оборотах. Вскрытие показало, что один из поршней прогорел, причем очень аккуратно – в нем образовалась дырочка диаметром около 10 мм. Гарантийная служба фирмы даже не стала вникать в суть объяснений владельца – налицо было использование бензина с повышенным октановым числом. После относительно долгих препирательств продавца и владельца по поводу «присвоения» случаю статуса гарантийного, последний признался, почему заливал «левый» бензин, купленный на аэродроме, и долго недоумевал, что «самолетное» топливо оказалось негодным для мотора...

Надежность

Существует общее мнение, подтверждаемое практикой, что «чистые японцы» и «американцы» и служат дольше, и имеют меньше проблем. Моторы, собранные в Китае, уступают оригинальным как в надежности, так и в сборке. Про «родных китайцев» информации пока очень мало.

Вот вкратце все, что хотелось напомнить любителям водной езды, выбирающим подвесной мотор. Готового ответа на свои вопросы вы не найдете нигде, поэтому придется рассчитывать на себя, а исходить из конкретных потребностей и условий. И все же наши рассуждения не стоит сбрасывать со счетов.

И. В.