

Один день в гарантийной мастерской «TOHATSU»

Почти у каждого производителя есть в запасе «рояль в кустах», который в случае необходимости выкатывается на свет божий и на нем исполняется какое-нибудь хорошо подготовленное и выученное произведение. Наверное, единственный производитель моторов, который практически никогда не пытается себя PR-ить, это – «Tohatsu». Вернее, не производитель, а отдел продаж...



В традициях старейшей японской фирмы, производящей подвесные моторы, – некая закрытость, касающаяся любой информации. Ее как-то мало в прессе и на ТВ, не говоря уже о радио. Нет больших PR-акций, вообще нет ни каких акций. Это, повторю, традиции внутреннего японского бизнеса. Даже то, что «Tohatsu» поставляет свою продукцию на заводы «Mercury», где ей придают облик, соответствующий американскому пониманию идеала подвесного мотора, мало кто знает. Но есть отчеты подразделений, отвечающих за гарантийные ремонты и вообще за гарантийное обслуживание. И эти самые подразделения владеют статистикой, официальной и внутренней, т. е. для служебного пользования. Так вот официальные отчеты говорят, что по гарантии в ремонт направляется семь моторов «Tohatsu» из тысячи проданных, т. е. не более 0.7%. Информация для служебного пользования гласит, что «реальных гарантийных моторов» – примерно 0.2%, т. е. два мотора на тысячу. Откуда разница? Дело в том, что в 0.5% попадают моторы, которые фирма ремонтирует, как гарантийные, хотя они таковыми не являются. Не то, чтобы случаи были спорными – для них существует отдельная графа в отчетах, сюда попадают моторы, которые ремонтируются за счет гарантии по доброй воле фирмы. Порой оказывается проще произвести ремонт, чем доказывать, что клиент явно не прав. Ну, как вам PR от «Tohatsu»? Два мотора из тысячи! «No comments», как говорят продвинутые европейцы. Теперь, наверно, понятно, почему нет PR-акций и шоу: все по кодексу Бусидо* – хорошее всегда пробьется к свету без шумихи.

Однако перейдем к делу. Качество качеством, но что надо сделать так, чтобы мотор прожил как можно дольше? За ответом на этот вопрос мы обратились в отдел по гарантийному обслуживанию фирмы «Сумеко». А поскольку есть «Сумеко» российское и «Sumeko» финское – так исторически сложилось, то можно отследить проблемы эксплуатации и у нас, и в Финляндии.

Во-первых, при эксплуатации моторов «Tohatsu» всех моделей и конструкций в России следует применять бензин марки Аи-95 (Аи-96).

Применение Аи-92(93) возможно, но только кратковременно, если не удалось найти Аи-95, и при первой возможности следует заправить бак 95-м. Для финнов это не актуально, так как в Суоми бензина с октановым числом ниже 95-го по исследовательскому методу нет уже давно.

Во-вторых, ни в коем случае нельзя использовать двухтактное масло, не предназначенное для подвесных моторов. Про масло для газонокосилок, скутеров, бензопил и прочих бытовых машин с двухтактными моторами надо забыть раз и навсегда. Любопытно, что финны, пытаясь как-то сэкономить,

* Бусидо (яп. буси – воин, до – путь) – путь война, так назывался свод законов, по которому должен был жить настоящий самурай. Кодекс Бусидо имеет еще одно название – «Хакагуре» («скрытое в листе»), которое (кстати, он до сих обсуждается) надо трактовать как «добиваться цели даже в том случае, если знаешь, что обречен на поражение. Для этого не нужны ни мудрость, ни техника. Подлинный самурай не думает о победе и поражении, он бесстрашно бросается навстречу неизбежной смерти. Если ты поступишь так же, то проснешься ото сна».

попробовали (а некоторые, наверное, пытаются до сих пор) заливать в бензин масло, не рекомендуемое для подвесных моторов, о чем потом сожалели. Применение несоответствующего масла, особенно предназначенного для двигателей с воздушным охлаждением, специалисты достаточно легко вычисляют по своеобразному нагару и некоторым другим признакам, известным только им, и если они обнаружат это, то гарантийный ремонт вам не светит. Несмотря на то, что «Tohatsu» выпускает свое собственное масло, гарантийный отдел не настаивает на применении исключительно именно его. При выборе двухтактного масла необходимо, чтобы оно соответствовало нормам TC-W3 и имело допуски «Tohatsu», о чем должно сообщаться либо на этикетке, либо в сертификате. Для моторов TLDI следует использовать только те марки масел, которые рекомендованы «Tohatsu».

Для четырехтактных моторов допускается применение масел SAE 10W-30 или 10W-40 стандартов API -SE, SF, SG, SH, SJ, SL.

В-третьих, отдел гарантийного обслуживания не советует самому лезть в настройки, не рекомендует заниматься самостоятельно экспериментами с настройкой холостого хода, что, оказывается, пытаются делать как у нас, так и в Финляндии. Для этого существуют мастерские, где все настройки, если в этом есть необходимость, могут выполнить квалифицированно и без проблем. Кончится гарантия – делай с мотором что только душа запросит, но на свой страх и риск и за свой счет, потому что не совсем умелое вмешательство в заводские настройки сокращает жизнь мотора.

В-четвертых, недопустимы вмешательства в электрическую схему, к примеру, установка генератора стороннего производителя или вовсе неизвестного происхождения. Аккумулятор, если таковой используется, должен соответствовать основным требованиям, т. е. иметь соответствующую емкость. Вообще «Tohatsu» не приветствует установку оборудования сторонних производителей прежде всего потому, что все необходимые элементы «Tohatsu» разрабатывает специально для конкретных моторов.

В-пятых, масло в редукторе надо заменять каждую осень, использовать лишь масла стандарта API-GL5 плотностью, соответствующей нормам SAE 90. Это касается всех моторов, купленных начиная с 2006 г. включительно. Более ранние модели мы не рассматриваем, однако и в них рекомендуется применять эти масла.

Если мотор используется круглый год, то заменять масло в редукторе надо раз в полгода.

Соблюдая эти пять правил, жизнь подвесного мотора будет долгой и счастливой. Разумеется, свечи, фильтры и другие расходные детали нужно применять строго в соответствии с руководством по эксплуатации.

Винты в период гарантийного обслуживания стоит применять родные, так как они полностью отвечают основным требованиям и их выбор достаточно широк для того, чтобы обеспечить альянсу мотор–лодка хорошие ходовые качества и невысокий расход топлива. При этом мотор будет работать в наиболее благоприятном режиме. О применении винтов сторонних производителей гарантийный отдел ничего не говорит, прямо не запрещает, но и не одобряет.

И в заключение дадим несколько советов по обслуживанию моторов «Tohatsu», которые на деле они очень схожи с советами специалистов других компаний. Следует постоянно контролировать температурный режим работы мотора. На моторах с ДУ для этого существует специальный звуковой датчик, на моторах более простых контроль можно вести по контрольной струйке, о которой все знают, но почему-то иногда забывают на нее поглядывать.

После плаваний по замусоренным акваториям стоит проверить не только систему охлаждения и в случае необходимости промыть ее пресной водой, но и осмотреть внимательно гребной вал мотора на предмет наличия на нем веревок, остатков от пластиковых пакетов, лески и жесткой волокнистой травы (осоки, к примеру), чтобы избежать порезов сальника.

При движении по незнакомым и заведомо мелким акваториям следует быть очень внимательным и двигаться на средних и малых скоростях, чтобы избежать ударов о подводные препятствия.

При запусках в холодное время года (осень, весна), прежде чем открутить ручку газа до упора и отправиться на максимальных оборотах в плавание, надо сначала немного, в течение 3–5 (до 10 мин.) минут прогреть мотор до рабочей температуры. Чем больше рабочий объем мотора, тем дольше его надо прогревать.

Не заправляться по возможности на АЗС с сомнительной репутацией и не покупать «левый» бензин. При хорошем обслуживании и отсутствии аварий (удары, погружение в воду и т. д.) моторы могут прослужить верой и правдой в течение не менее 20 лет, и это при активной эксплуатации (100 часов в год). Правда, за это время придется поменять сальники, свечи и другие расходные детали, но «железо» и электроника останутся прежними.

И, наконец, самое удивительное: отдел гарантии «Tohatsu» считает, что если на борту придерживаться сухого закона, то многих проблем с мотором удастся избежать. Видимо, у специалистов есть некая внутренняя, закрытая от общественности статистика на эту тему.

