

Сравниваем «Tohatsu MFS 2.5» и «Suzuki DF 2.5»

Игорь Владимиров.
Фото автора и Эдуарда Бубовича

Четырехтактные моторы постепенно получают все большее распространение не только за рубежом, но и у нас в стране, причем у них есть много шансов победить двухтактные аналоги, особенно в классе портативных моторов малой мощности. Однако в этом секторе налицо конкуренция. Мы попробовали сравнить «Tohatsu MFS 2.5» и «Suzuki DF 2.5», а кому вы отдадите предпочтение, решайте сами.

ТЕСТ
КАТЕРА И ЯХТЫ

Итак, у нас были два мотора разного веса и разной стоимости. Какие они?



«Tohatsu MFS 2.5»

«Tohatsu» уже долгие годы специализируется на выпуске подвесных моторов и является в Японии патриархом в этой части, поэтому подход к их производству у этого производителя свой. Вес «Tohatsu MFS 2.5» – 17,5 кг (по паспортным данным). Внешний вид и многие элементы такие же, как и у большинства моторов, обладающих большей мощностью. Рабочий объем мотора составляет 85,5 см³. Элементы управления мотором почти полностью соответствуют элементам управления всей серии «MFS» за небольшим исключением. Эргономика рассчитана на требовательного и привыкшего к комфорту пользователя.

«Suzuki DF 2.5»

Рабочий объем этого мотора – 68 см³. Элементы управления отличаются от системы управления более мощных моторов серии «DF». Эргономика рассчитана на пользователей, хорошо знакомых с подвесными моторами. Вес мотора – 13 кг (по паспортным данным). Управление простое и не требует специальных навыков.

С новым мотором «Tohatsu MFS 2.5» мы провели около 11 часов, но до окончания обкатки его нельзя было долго гонять на полных оборотах. Обкатку мы проводили в реальных условиях на воде в соответствии с инструкцией. Почему на воде? Причин этому несколько, главная же заключалась в том, что большинство владельцев обкатывает моторы самостоятельно, а обкатка «в бочке» не всегда позволяет достичь нужного результата. Для хорошей, если так можно сказать, обкатки нужна хорошая «бочка», не имеющая с обычной 200-литровой бочкой ничего общего. Кроме того, за 10 часов, которые отводит производитель на это действие, можно достаточно хорошо изучить мотор и его «повадки», а заодно посмотреть, как он изменяет свои свойства. После окончания обкатки были проведены замеры скорости в разных режимах и расхода топлива при максимальных оборотах.

Новый мотор упакован в коробку, которая предохраняет его при перевозке даже в очень сложных условиях. Поставляют его без моторного масла, однако масло в редукторе есть. Все моторы «Tohatsu» проходят первичную обкатку в бассейне на заводе, и после этого масло из картера двигателя сливается.

Мотор можно поднимать за румпель без опасений за его целостность. Хранить и перевозить с маслом в картере его надо румпелем вверх, поставив на

Основные характеристики сравниваемых моторов

	«Tohatsu MFS 2.5»	«Suzuki DF 2.5»
Тип мотора	4-тактный, одноцилиндровый	4-тактный, одноцилиндровый
Рабочий объем, см ³	85,5	68
Диаметр х ход поршня, мм	55 × 36	48 × 38
Диапазон рабочих оборотов, об/мин	4500-5500	5250-5750
Передачное число	2.15:1	2.15:1
Винты, дюймы	4.5-7	5 3/8-7 3/8
Вес сухой, кг	13	17.5

специальные лапки, находящиеся на поддоне мотора и выступающие ровно настолько, насколько необходимо для того, чтобы мотор стоял ровно и с хорошим упором.

Масло в заливное отверстие заливать просто и удобно, даже используя банки с широким горлом. Однако для гарантии лучше воспользоваться небольшой воронкой.

Проделав все необходимые манипуляции перед первым запуском, которые описаны в инструкции, можно было приступить к делу. Мотор завелся с четвертого рывка, практически без дыма и сразу же заработал на достаточно низких оборотах, которые какое-то время «плавали» вверх-вниз. Буквально через две минуты холостой ход стабилизировался, и после нажатия на кнопку «подсоса» мотор вышел на нормальные холостые обороты, которые не изменились за все время знакомства с ним.

Примерно на третьем часу работы мотора с начала эксплуатации реакция его на увеличение газа немного изменилась: он стал резче отзываться на поворот рукоятки. Примерно на пятом часу стали меньше вибрации и снизился общий шум. Скорее всего, снизился не сам шум, а изменились его частотные характеристики. К десятому часу работы исчезли дребезжащие высокочастотные звуки, однако появились другие шумы, которых раньше не было слышно. Новый звук можно назвать «тихим, но высоким побрякиванием металла по металлу». После недолгих поисков «виновник» обнаружился – им оказался румпель, который немного постукивал по ограничителю. В принципе, это явление не влияет ни на работу мотора, ни на окружающую среду, однако если у владельца очень тонкий слух, то этот звук может раздражать. Во избежание этого можно навернуть пару витков обычной изоленты на ограничитель.

Румпель «MFS 2.5» такой же, как и у моторов большей мощности – длинный и толстый, с хорошей резиновой рукояткой. Удобно лежит в руке и позволяет расположиться от мотора достаточно далеко. Диаметр рукоятки таков, что к нему легко подобрать удлинитель румпеля, который в данном случае полезно иметь в лодке, так как он даст больше свободы на рыбалке, легче будет с ним управлять мотором и при установке на небольшой яхте.

Верхний кожух (колпак) снимается легко и имеет хорошую фиксацию благодаря удобной защелке. Доступ к элементам силового агрегата прост. Хотя колпачок высоковольтного провода



Все элементы силового агрегата хорошо доступны



находится в поддоне, его легко снять и получить доступ к свече.

Для чистоты эксперимента мы попробовали подобраться к болтам и винтам. Оказалось, что практически к ним при эксплуатации несложно добраться с отверткой и ключом.

Для моторов малой мощности топливный бак – это проблема. Проблема, разумеется, не в самом баке, а в возможности его заправить на воде. «MFS 2.5» имеет герметичную пробку, хорошо закрывающуюся и не мешающую при

эксплуатации и перевозке. Есть одна загвоздка, свойственная всем моторам этого класса – пробка трудно открывается. То есть, для того чтобы ее открыть, особенно в холодную погоду во время дождя, надо приложить довольно большие усилия. Но, видимо, это – плата за герметичность. Во время перевозки, а в багажнике автомобиля «MFS 2.5» провёл не один час, из мотора не вытекло ни капли бензина, даже когда бак был залит бензином под завязку. Специальная металлическая цепочка, которая не



Заправлять мотор на воде лучше использовать небольшую канистру с «хоботом»



Небольшой, аккуратный и симпатичный мотор



Доступ к элементам управления прост



Рукоятка мотоциклетного типа имеет свои преимущества и свои недостатки

позволяет пробке потеряться, имеет длину, достаточную для того, чтобы пробка не мешала заправке. Заливать бензин имеет смысл через воронку или из канистры с «хоботом».

Явным проколом конструкторов можно признать устройство «контрольки». Выходное отверстие системы охлаждения, предназначенное для того, чтобы по струйке воды, вытекающей из него, оценивать сиюминутное состояние системы охлаждения, устроено таким образом, что при развороте на 180° резиновая трубочка, из которой собственно и течет вода, заминается, и вода начинает лить в сторону, попадая время от времени в лодку. Это единственное замечание к конструкции мотора вообще. Разумеется, хотелось бы, чтобы он работал бесшумно, потреблял 100 г бензина за сезон и т. д., но законы физики пока никто не отменял.

С «Suzuki DF 2.5» довелось общаться

меньше. Мотор достался уже обкатанный и с некоторой наработкой. В общей сложности мы походили на нем около трех часов, которые показали: хотя по эргономике и конструкции мотор производит впечатление бюджетной версии, со своими прямыми обязанностями он справляется хорошо. По крайней мере, все – в пределах заявленных производителем возможностей.

Два слова об эргономике: румпель короче, чем у «Tohatsu MFS 2.5», рукоятка газа мотоциклетного типа, небольшого диаметра, хорошо фиксируется в различных положениях. Кожух (колпак) крепится двумя резиновыми фиксаторами (передним и задним), но при этом полностью его снять нельзя – мешает шнур стартера. Иными словами, при отсоединенных фиксаторах колпак «повисает» на стартерном шнуре, который проходит через небольшое отверстие кожуха. Доступ к силовому агрегату, особенно если лодка на воде, получается не слишком удобным, хотя до всех элементов мотора добраться можно. Порадовала доступность свечи, поменять ее на воде при наличии свечного ключа – минутное дело. Проблема доступа к свече проявилась на первых же минутах знакомства. Мотор, повторюсь, не новый, и похоже, хозяин, перед тем как отдать мотор в редакцию, «дорожил» на нем не один час. Поэтому свечу, для того чтобы мотор завелся и работал нормально, пришлось снимать и приводить в порядок. После чистки

деревянной зубочисткой (а их имеет смысл возить с собой именно для этой цели) и продувки сжатым воздухом мотор завелся с первой попытки. Минут десять мы походили на средних оборотах, а потом начали экспериментировать. Результаты экспериментов можно увидеть в таблице.

Общее впечатление от мотора, сложившееся за пару часов, можно признать «положительным». Уровень шума на средних оборотах невысокий. При максимальных оборотах шум достигает 91–93 дБ, однако спектр шумов «не давит на ухо» и позволяет идти под мотором на полных оборотах долгое время. Так же как и в случае с «Tohatsu», мы попробовали ключами и отверткой добраться до жизненно важных болтиков и винтиков. Оказалось, что все они доступны, и на воде можно в случае чего реанимировать элементы силового агрегата, если, конечно, такая необходимость возникнет.

В отличие от «MFS 2.5» у «DF 2.5» винт металлический. Плохо это или хорошо, сложно сказать. Но его форма провоцирует наматывание травы на гребной вал, и убрать ее довольно сложно. «Tohatsu» не так склонен к этому. А трава, особенно осока, представляет смертельную опасность для сальника редуктора.

Откровенно не понравились рукоятки струбины. Они выполнены из тонкого прутка и при температуре воздуха около 7° С ими сложно сильно при-



Металлический винт хорош, но склонен к наматыванию водорослей на вал.



Барашковые гайки – просто и удобно



Рукоятки струбины далеки от совершенства



Тестовая лодка «тащит» за собой воду и пытается выйти в переходный режим при максимальных оборотах, поэтому и скорость мала. Лодки с жестким узким и длинным корпусом смогут достигать большей максимальной скорости.

Редакция выражает благодарность ООО «Мир техники» (т. 933-8533) и лично Алексею Волкову за предоставленную стоянку для лодки.

жать «пятаки» – расклепанные концы режут пальцы. Короткий, по сравнению с «MFS 2.5», румпель заставляет сидеть ближе к мотору, и усилие, которое надо прикладывать к румпелю, больше (рычаг меньше). К алгоритму работы фиксатора наклона мотора быстро привыкаешь, но пользоваться им не очень удобно.

Пробка бензобака имеет такие же нарекания, как и у «Tohatsu» – сложно открутить мокрыми руками в холодную погоду. Однако нельзя не отметить, что при перевозке бензин не вытекает даже при полностью заполненном баке.

У «DF 2.5» есть небольшая «фишка»: ЗИП в виде шплинта и двух штифтов крепится на поддон снаружи мотора. Пустичок, а приятно. У «MFS 2.5» все это поставляется в специальном пакете, и хранить его надо отдельно.

Подведем итог: оба мотора одинаково ведут себя на транце лодки при разгоне и на максимальной скорости. Шум примерно одинаков. Но у «Tohatsu MFS 2.5» лучше эргономика и проще доступ к силовому агрегату. В этом году рекомендованная дистрибьютором цена на мотор «Suzuki DF 2.5» составляла 21 100 руб., на «Tohatsu MFS 2.5» – 32 670 руб. Разница в 11 570 руб. довольно велика, но объясняется она как большим рабочим объемом «MFS 2.5» («MFS 3.5»* имеет тот же рабочий объем, но о нем чуть позже), так и более совершенной эргономикой, а также чуть меньшим расходом топлива. Поэтому тот, кто

* «Tohatsu MFS 3.5» имеет рабочий объем 85.5 см³, все технические данные у него точно такие же, как и у «MFS 2.5», за исключением диапазона рабочих оборотов 5000–6000 об/мин. Моторы «MFS 2.3/3.5» продаются также под брендом «Mercury». Удобны для использования на небольших яхтах.

Результаты скоростных испытаний моторов

Об/мин	Скорость, км/ч	
	«Suzuki DF 2.5»*	«Tohatsu MFS 2.5»**
1750(DF 2.5)/ 1660(MFS 2.5)	(без нагрузки)	(без нагрузки)
1540(DF 2.5)/ 1340(MFS 2.5)	2.7	3.4
2000	4.0	4.4
2500	5.1	5.4
3000	6.2	6.2
3500	7.0	6.7
4000	7.7	7.7
4500	8.3	9.3
5000	8.8	9.6 (при 4710 об/мин)
5220	9.4	–

* Условия проведения теста: р. Крестовка, температура воздуха – 7°С, температура воды – 7°С, скорость ветра – 1–2 м/с, «GPS Garmin 60 Csx», лодка «Лидер 400» (нагрузка – 140 кг), электронный градусник «Легто» с двумя выходами

** Условия проведения теста: р. Крестовка, температура воздуха – 17°С, температура воды – 14°С, скорость ветра – 1–2 м/с, «GPS Garmin 60 Csx», лодка «Лидер 400» (нагрузка – 140 кг), электронный градусник «Легто» с двумя выходами

Бензин Аи-95, купленный в одно и то же время на одной и той же АЗС.

Взвешивание моторов с полной заправкой бензином и маслом: «Tohatsu MFS 2.5» – 19.2 кг, «Suzuki DF 2.5» – 14.2.

Максимальный шум при максимальных оборотах на месте водителя составил: «Tohatsu MFS 2.5» – 90–91 дБ, «Suzuki DF 2.5» – 91–93 дБ, а при 3500 об/мин «Suzuki DF 2.5» – 70–76 дБ, «Tohatsu MFS 2.5» – 68–72 дБ.

Расход бензина при максимальных оборотах мотора составил: «Tohatsu MFS 2.5» – 850–900 мл/ч, «Suzuki DF 2.5» – 950–1000 мл/ч.

«Tohatsu MFS 2.5»

Плюсы

- Хорошо продуманная эргономика
- Небольшой расход топлива
- Удобный румпель
- Хороший доступ к элементам силового агрегата
- Нет склонности наматывания травы и водорослей на вал гребного винта
- Хорошо виден уровень масла

Минусы

- При повороте мотора на 180° при загибе резинового патрубка в некоторых случаях вода из «контрольки» брызгает в лодку
- Затруднено открывание пробки бензинового бака в холодную погоду или когда пробка мокрая
- Высокая стоимость

«Suzuki DF 2.5»

Плюсы

- Небольшой вес
- Простой в обращении
- Хороший доступ к силовому агрегату
- Небольшая стоимость
- Небольшой расход топлива
- Хорошо виден уровень масла

Минусы

- Неудобно открывается кожух (колпак) мотора
- Затруднено открывание пробки бензинового бака в холодную погоду или когда пробка мокрая
- Возможность наматывания травы или водорослей на вал гребного винта
- Неудобные рукоятки струбицы крепления мотора к транцу
- Хранение и перевозка мотора осуществляется румпелем вниз, что не позволяет уложить мотор ровно
- Нет привычной «контрольки» системы охлаждения

хочет затратить поменьше денег, но при этом получить надежный бюджетный мотор, может обратить внимание на «Suzuki DF 2.5». Если есть желание купить мотор классом выше и с чуть большими возможностями благодаря большему рабочему объему, то в этом случае имеет смысл остановиться на «Tohatsu MFS 2.5».

