

Игорь Лагутин

Иностранная деталь на отечественном моторе

Еще не так давно российские автолюбители искали среди запасных частей российского (советского) производства аналоги зарубежных для установки на иномарки. Сегодня некоторые водномоторники, наоборот, задумываются о том, чтобы подобрать среди деталей иностранного производства аналоги отечественным...

Давайте посмотрим, что имеет смысл заменять в российских моторах, а что нет.

Самое первое, что приходит в голову – это свечи зажигания. Их установка не составляет особого труда, они сейчас доступны в широкой продаже и, по заверениям продавцов, отличаются от свечей зажигания российского производства более высокой надежностью. Как быть? Личный опыт говорит, что если правильно подобрать свечу по параметрам, то целесообразно отечественную заменить на иностранную. Правда, их стоимость может различаться в 3 раза и более.

Сразу должен признаться, что отечественные свечи «СИ12 РТ», предназначенные для многих российских моторов, очень даже неплохи, хотя и менее эффективны, чем зарубежные. Последние вдобавок имеют более длинный внешний изолятор, который в некоторых случаях изменяет габариты, к примеру, моторной головки «Нептун 25», вследствие чего становится неудобно надевать наружный колпак (кожух) – свечной колпачок упирается во внутреннюю плоскость кожуха.

Как подбирать свечи? Зная исходные параметры штатной свечи, можно по калильному числу и геометрическим размерам (длина резьбовой части, выступающего электрода и т. д.) найти именно ту свечу, которая подойдет вашему мотору. Сейчас это возможно,

так как у большинства продавцов есть подробные каталоги, в которых указаны многие параметры свечей и есть таблицы соответствий зарубежных и отечественных стандартов и обозначений.

Второе – это сальники. Не часто, но их приходится менять. Виной тому состав резины, которая со временем дубеет и приобретает внешние повреждения. Сальники, к примеру, в редукторе имеет смысл заменять на зарубежные, но и российские вполне справляются со своими обязанностями. Большой смысл имеет замена сальников, находящихся в моторе, на которые действует повышенная температура. Но такой сальник иногда сложно подобрать по размерам. Путь их поисков, если есть желание поставить на свой «Ветерок» или «Нептун» сальник зарубежного производства, аналогичен пути подбора свечей. С оригинальным сальником в руках надо отправиться в магазины на поиски нужного по размерам, а сделать это можно опять же по различным каталогам и справочникам.

Третье – это подшипники. Подшипники российского (советского) производства довольно неплохого качества, но менять их на зарубежные можно, например, производства «SKF» или «Timken», «SNR», «FAG» и др. Правда, стоимость их выше, чем российских. Тут следует сделать одно замечание: если двухтактный мотор неправильно законсервирован на зиму или вообще не знает, что такое консервация, то скорость износа подшипников, хоть отечественных, хоть зарубежных, будет одинаково быстрой и неминуемой.

То же касается подшипников редуктора, если в нем есть вода. Подавляющее число подшипников для техники гражданского применения делается из сталей, которые очень быстро ржавеют, отсюда очевидные последствия. Проблема коррозии подшипников си-

лового агрегата четырехтактных подвесных моторов не столь острая, но она тоже существует, и о ней забывать не следует. Любопытно было бы узнать результаты установки самоустанавливающихся подшипников, не боящихся перекосов, но информации на эту тему нет, по крайней мере, касающейся подвесных моторов. А поскольку стоимость этих подшипников достаточно большая, их применение оправдывает разве что необходимость достижения очень высокой надежности мотора.

Теперь поговорим о поршневой группе. Есть удачные попытки адаптировать зарубежные поршни к отечественным моторам. Но этим грешат, вернее будет сказать грешили, в основном спортсмены. На «Нептун 23» они устанавливали поршни от двухтактных моторов «Suzuki». Эта операция требует достаточно хороших слесарных навыков, так как необходима дополнительная обработка поршней и цилиндров, но ее результат – увеличенный ресурс поршневой группы при длительной работе на повышенных оборотах и забедненной смеси. Сейчас, с появлением ПМ «Нептун 25» с увеличенным до 408 см³ рабочим объемом, на который устанавливаются поршни, изготовленные по сравнительно передовым технологиям, поршни зарубежного производства себя не оправдывают, особенно если учесть их начальную стоимость и необходимость их механической обработки. Надо заметить, что желание поменять поршень (поршни) мотивировано не необходимостью повысить их качество и ресурс, а желанием перейти с подшипника скольжения на подшипник качения.

Спортсмены также успешно пробовали устанавливать зарубежные системы зажигания, к примеру, от двухтактных моторов «Tohatsu» на ПМ «Нептун 23». Но стоит ли этим заниматься сегодня? Тем, кому надо-

ели проблемы с рядом отечественных моделей, установка системы зажигания зарубежного образца может помочь, но стоимость такой операции сравняется с четвертью стоимости нового мотора.

В родном отечестве сравнительно недавно появилось бесконтактное зажигание «АКБ Планета» по приемлемой цене, адаптированное к наиболее популярным отечественным моторам «Нептун» и «Вихрь». Подобное зажигание стоит на редакционном «Нептуне 25», который завод им. Чернышева передал для длительных испытаний. Нареканий пока нет как по способу установки, так и по его работе, посмотрим, что покажет время.

Что касается других элементов системы зажигания, таких как катушки, провода и колпачки, тут есть о чем подумать. Катушки, как правило, служат долго, если их уберечь от сырости в период зимнего хранения. Провода... Ну, скажем так, отечественные провода имеют необходимое и достаточное качество, даже при длительной эксплуатации. Поменять их трудно, так как на некоторых конструкциях они изначально заделаны в катушку одной своей частью, что при эксплуатации, естественно, дает хорошие результаты, но вот при замене проводов могут возникнуть сложности.

Колпачки свечей зажигания всегда хотелось иметь лучшего качества. Но специальная клемма с гаечкой, которую накручивают на контакт свечи, почему-то смотрится на наших моторах более привычно и органично, чем, к примеру, колпачок от «Denso». Да и механическое крепление подобного рода при вибрациях многих моторов – не панацея, но решение.

Что еще можно заменять на нашем моторе? Стартер? И так, на «Нептун» устанавливается зарубежный. К «Вихрю» подобрать стартер зарубежного производства, хотя и довольно сложно, но можно. А вот стоит ли? Надежность стандартных стартеров достаточно высокая, проблемы, скорее, в качестве маховиков с плохо напрессованными венцами и электрической части. Беда также с дополнительными приспособлениями, с помощью которых их крепят к моторной головке.

Крыльчатка системы охлаждения – тема для многих большая. Но исполь-

зовать зарубежную большого смысла не имеет: либо размеры не совпадут и потребуются дополнительные механическая обработка, что не рекомендуется делать, либо метод крепления не подойдет. Проще иметь в запасе пар тройку отечественных крыльчаток и заменять их по мере надобности. Из всевозможных источников поступает информация о том, что современные крыльчатки зарубежного производства «долго не живут» по различным причинам, особенно после хранения мотора на морозе, и требуют замены на второй-третий сезон со средним налетом мотора в 100–120 часов. Надо сказать, что на старых моторах крыльчатки жили дольше. Это признают многие ремонтники. Но наша задача в данном случае не выяснять причины выхода из строя крыльчаток, нас интересует лишь факт целесообразности использования.

Особо надо сказать о румпеле. Все отечественные подвесные моторы имеют «негуманный» румпель – короткий и жесткий, либо тонкий и короткий, либо... Тут смогут помочь насадки на румпель, которые есть в свободной продаже. Цена у них немалая – от 650 руб., но разница в эффективности ощутимая. Основной плюс состоит в том, что металлическую часть румпеля, которая, в принципе, ломается только при очень серьезных механических воздействиях или от почтенного возраста, заменять не надо. Удлинитель установить непосредственно на рукоятку просто и умственных затрат не потребует, при этом «рождается» более или менее солидный рычаг, позволяющий свободно действовать в сложных условиях, а мягкая резиновая рукоятка удлинителя ощутимо снижает воздействие вибраций на руку.

Заменять штатный румпель на румпель иностранного производства, скорее всего, не следует по экономическим соображениям. К примеру, румпель для мотора мощностью 15–20 л.с. может стоить около 200–250 евро (иногда больше) в зависимости от фирмы-производителя мотора и амбиций продавца. А это уже, простите, как минимум четвертая часть стоимости нового мотора и полная стоимость мотора «б/у». Да еще и с приводом помучиться придется...

Теперь подумаем о дистанционном

управлении. Сегодня в продаже много различных устройств и тросов в оболочке, которые позволяют практически любой отечественный мотор перевести на дистанционное управление. Общая минимальная стоимость такой операции – примерно 8–10 тыс. руб. вместе с рулевым механизмом и машинкой «газ-реверс», плюс личные затраты на обдумывание и установку. Минимальным комплектом увлечься не стоит, так как качество деталей, выпущенных в братском Китае, не всегда блестяще. Но в сумму «не более 12 тыс. руб.» уложиться можно. Главное – не промахнуться с длиной «боуденов», чтобы не покупать второй комплект тросов. Остальное при наличии дрели, пассатижей, метиза и запаса слов с перекурами можно сделать за световой день, было бы что и куда крепить.

И, наконец, надо сказать пару слов о краске. Многие используют для подкраски или покраски подвесного мотора нитроэмали или алкидные эмали, которые применяются в автомобильной промышленности. Для пресной воды – это и не плохо, и не хорошо. Для соленой воды отечественные краски, предназначенные для автомобилей, однозначно не подходят. Тут необходимы специальные жесткие краски, которые хорошо противостоят соли. А их производят в основном за рубежом. Цвет, вернее оттенок, не столь актуален для самостоятельной подкраски (покраски) старого мотора. Здесь главное – состав специализированной краски, которая поможет предохранить металлические части от коррозии.

Попробуем сделать выводы. Они не совсем утешительные. Если ремонтировать мотор и доводить его до кондиции с использованием зарубежной элементной базы, то его стоимость возрастет в разы. Посему этим стоит заниматься лишь тогда, когда, не взирая на затраты, есть фанатичный порыв сделать конфертку из... либо существует необходимость достичь сверхнадежности. В некоторых случаях, когда под руками есть зарубежный аналог, расходы будут оправданы. А вот такие детали, как свечи, а также краску, целесообразно использовать российского производства. Может быть, ремонты придется делать чаще, но цена мотора при этом катастрофически не вырастет.