



Подарки к юбилею

После всплеска информации от «Evinrude» (который сегодня входит в состав корпорации «BRP»), связанного с появлением большого количества моделей с технологией E-Тес и прекращением выпуска остальных подвесных моторов, события осени этого года, происходившие в шведском городе Стрёмстад, наверное, можно считать самыми значимыми.

Прежде всего надо сказать о появлении совершенно новой серии двухтактных двухцилиндровых моторов с E-Тес мощностью 25 и 30 л.с. рабочим объемом 576 см³. Вес их в самой простой комплектации – всего 66 кг (для сравнения: самый легкий четырехтактный мотор мощностью 30 л.с. весит более 70 кг), но при этом он может развивать больший крутящий момент, чем у четырехтактников, благодаря большому рабочему объему, а расход топлива на некоторых режимах даже меньше, чем у них. Экономия по топливу составляет примерно 15% по сравнению с четырехтактными аналогами по мощности. При этом эргономика превосходит даже самые совершенные моторы прочих производителей. Это относится в первую очередь к румпелю, который можно устанавливать по отношению к горизонту в трех фиксированных положениях, поддающихся тонкой настройке, а также поворачивать, разумеется, с фиксацией в нужном положении относительно про-

дольной оси. Также на румпеле расположен внушительный рычаг переключения режимов трансмиссии, клавиши управления триммером и управления оборотами холостого хода, последняя может выполнять функцию «круиз-контроля». Все это электронное великолепие будет питать генератор, способный выдавать ток до 15 А.

Всего в семействе этих моторов предполагается 13 модификаций. Несмотря на то, что обещанный в прошлом году на бот-шоу в Майами десятицильный мотор пока еще либо создается, либо проектируется, практически вся журналистская братия по достоинству оценила серию 25/30, даже не напоминая хозяевам презентации об обещаниях.

Тестовые лодки «Sting 430» и «Sting 460», оснащенные этими моторами, не отличаются хорошими динамическими качествами. Они имеют довольно большой вес, высокий борт и достаточную килеватость по всему корпусу. Однако даже румпельная версия мотора не-

плохо справилась с задачами, которые перед ней ставились на лодке длиной 4.3 м. Небольшой РИБ от «Zodiac» также показал неплохую разгонную динамику и приличную скорость на максимуме оборотов.

Сюрпризом можно считать появление мотора «55 MFE» (MFE – Multi Fuel Engine), т. е. многотопливного. Раньше с этого мотора, созданного специально для армии, даже колпак не снимали на выставках, а сегодня его предполагают продавать в Европе и в России. Он, как уже было сказано, рассчитан на эксплуатацию на бензине, керосине, дизельном топливе





Новые моторы вызвали большой интерес как у журналистов, так и у дилеров



Список «пакетов», опробованных в ходе тестов:

«Nordkapp Avant 600» + «115 E-Тес»;
 «Nordkapp Enduro 600» + «130 E-Тес»;
 «Nordkapp Noblesse 620» + «130 E-Тес»;
 «Nordkapp Noblesse 760» + «225 H.O. E-Тес»;
 «Nordkapp Noblesse 760» + 2x«250 E-Тес»;
 «Nordkapp Noblesse 650» + «250 H.O. E-Тес»;
 «White Shark 228» + «300 E-Тес»;
 «Ballistic» * + «300 E-Тес»;
 «Ballistic» * + 2x«200 E-Тес»;
 «Zodiac» * + «55 MFE»;
 «Zodiac» * + «E-Тес 30» (ДУ);
 «Sting 430» + «E-Тес 25» (румпель);
 «Sting 460» + «E-Тес 30» (ДУ).

* На этих лодках номер модели не был обозначен.

Презентация модельного ряда моторов «Evinrude E-Тес» 2009 г. проходила в шведском городе Стрёмстад под знаком 100-летия основания фирмы. В 1907 г. Оле Эвинруд создал первый подвесной мотор, и уже в 1908 г. начались его продажи, что объясняет растянувшееся на пару лет празднование. Вначале отмечался юбилей создания мотора, затем начало работы коммерческого предприятия. Никто не удивится, если в 2014 г. «Evinrude» будет отмечать еще один юбилей – появления на свет первого двухцилиндрового мотора ELTO – «Evinrude Light Twin Outboard».

(короткое время) и топливе с большим количеством этанола. «Хоть на чистом виски», – пошутил американский менеджер по продажам, однако, вполне возможно, односолодовый виски мотору «понравится». Подробностей о технической составляющей практически нет, ее обещают подго-

товить к зиме. Пока можно только сказать, что вес этого чуда составляет около 100 кг. По размерам он не слишком отличается от большинства двухтактных собратьев. Если он действительно потребляет различное топливо, в том числе низкого качества, и рассчитан на самые жесткие условия

эксплуатации, то признание ему обеспечено. Для теста он был установлен на «Zodiac», который также используется в специальных целях. Удивило то, что уровень шума на максимальных оборотах от «55 MFE» не столь высок, нежели у гражданских собратьев. Всего будет предложено две основные модификации мотора.

Еще одной премьерой стала демонстрация мотора «300 E-Тес». Его уже доводилось видеть, однако официальная его презентация для Европы состоялась здесь же, в Стрёмстаде, где собственно «Evinrude» и демонстрировал весь модельный ряд моторов 2009 г. Технически он аналогичен прежнему 250-сильному мотору, но мощнее и имеет больший рабочий объем. Этот мотор будет выпускаться в трех основных версиях, т. е. с дейдвудом трех различных длин. При этом представители компании неоднократно обращали внимание на то, что по сравнению с впрысковыми «традиционными» моторами той же мощности «300 E-Тес» в большинстве режимов работы потребляет топлива на 35–40% меньше, а масла – на 50%. Мотор, несмотря на большое количество «лошадей», получился достаточно компактным и сравнительно небольшого веса.

бновлению подверглись также моторы мощностью 250 л.с. В предстоящем сезоне можно будет приобрести версию «250 H.O.» (High Output), т. е. мотор с «расширенными возможностями» в части крутящего момента.

ждается прибавление в 4-цилиндровой серии, в частности моторов



Новые технологии, новая компоновка



Наклонное фиксируемое положение румпеля – оригинальный ход «Evinrude»



«55 MFE» не так прост, как выглядит «в первом приближении»



Штутцер в стиле «милитари» – наш вариант



Клавиша управления тримом моторов «25/30 E-Тес» в торце рукоятки газа



Румпель серии «25/30 E-Тес» – комфорт превыше всего

«115 Н.О.» (три модификации) и «130 Н.О.» (четыре модификации). У них – самый низкий диапазон оборотов холостого хода среди моторов такой же мощности других производителей, а, значит, реальным становится троллинг при использовании этих достаточно мощных новинок. У новых и обновленных моторов этой серии немного улучшены мощностные и тяговые характеристики в режиме низких оборотов. Это позволяет уверенно буксировать лыжника или вейкбордиста практически с режима холостого хода (при включенной трансмиссии).

Всего, по информации производителя, в 2009 г. в продажу поступит 110 моделей и модификаций моторов, оснащенных двигателями, созданными по технологии E-Тес мощностью от 25 до 300 л.с. Их поршни обработаны специальным составом (нитрид бора), который разработан в недрах NASA. Он позволяет эксплуатировать моторы практически без обкатки и увеличить

межсервисный интервал до 300 часов. На это производитель обращает особое внимание, так как, во-первых, можно действовать по схеме «купил – поставил – поехал» и, во-вторых, нет необходимости тратить время и деньги на сервисное обслуживание, которое для моторов мощностью более 100 л.с. (в среднем) достаточно дорого и трудоемко. Этому вопросу была посвящена даже специальная лекция, прослушав которую, волей не волей начинаешь склоняться к мысли, что регламентное обслуживание мотора один раз в три года, разумеется, с межсезонной консервацией, – это интересно, и не только для кармана...

Два слова – об ощущениях и впечатлениях: новая двухцилиндровая серия «25/30 E-Тес» создавалась с учетом последних требований потребителя и потому довольно сильно нагружена электроникой. Хотя, судя по подходу к конструированию и исполнению, ресурс этих моторов может быть со-

поставим с ресурсом четырехтактных аналогов. Они достаточно тихие, даже на максимальных оборотах, и приемистые. Румпельная версия «пленила» удобством в обращении, наличием трима и возможностью совершать быстрые маневры, а также легко переключать реверс. Клавиша управления тримом находится в торце рукоятки газа и поворачивается вместе с ней, поэтому большой палец всегда сможет ее беспрепятственно обнаружить на своем месте и в нужное время.

Румпельный «55 MFE» также оказался достаточно проворным и тихим. Погонять на нем «по полной» не получилось, так как предоставленный для тестов «Zodiac» был не совсем готов к этому: оказался приспущен кильсон и мотор закручен значительно ниже, чем положено. Транец лодки имел свободный ход. Но это не омрачило первых впечатлений о самом моторе. Если в жизни все будет соответствовать тому, о чем говорилось в скромных сопроводительных документах, то это – наш мотор, для России с ее малочисленными заправками и огромными расстояниями. Да еще стиль «милитари»...

работе больших моторов судить сложно, так как полновесный, по «полной программе» тест провести не удалось. Однако преодоление рубежа в 100 км/ч (с моторами общей мощностью более 300 л.с.) и негромкая, но уверенная работа моторов привела не только к эйфории, но и к желанию продлить это состояние, несмотря на сильный ветер и невысокую температуру воздуха. Моторы действительно негромкие, и даже работа спарки из двух двухсоток в режиме три четверти газа позволяет спокойно общаться друг с другом...

Краткое резюме: моторы, представленные «Evinrude» в этом году, очень интересны как с технической, так и эксплуатационной точки зрения. Обновления, которым они подверглись за последнее время, начиная с момента выпуска первого мотора по технологии E-Тес, достаточно большие – бизнес не стоит на месте. Есть все основания полагать, что экзотические пока для России моторы, особенно малой и средней мощности, найдут своего покупателя, тем более что обещанные цены обнадеживают...