

Разбирать или не разбирать новый мотор?

В последнее время все чаще можно услышать, что владельцы новых (в возрасте от трех до пяти лет) моторов зарубежного производства разбирают их. Однако мы хотим сразу сказать: в большинстве случаев новый мотор разбирать не стоит по многим причинам. Об этих причинах и пойдет речь.



По информации, полученной у представителей производителей моторов и в мастерских, осуществляющих гарантийный ремонт, многие владельцы моторов иностранного производства (мы будем говорить в основном о наиболее распространенных сегодня моторах мощностью до 100 л.с.) пытаются их модернизировать, причем это касается не только навесных агрегатов, но и самого двигателя. Обоснованием таких действий очень часто становятся мнения владельца: «не нравится звук работающего мотора», «мотор не развивает полную мощность», «имеет провалы» и т. д. В итоге после самостоятельного вмешательства владельца мотор, как правило, оказывается в ремонтной мастерской.

Почему не стоит разбирать мотор без определенного повода? Ответов два. Первый касается юридической стороны: любая попытка разобрать моторную головку ведет к тому, что мотор автоматически снимается с гарантийного обслуживания. То есть владе-

лец, открутивший хотя бы одну гайку или один болт на моторной головке (следы на головке болта или на гайке в любом случае останутся, а это уже повод в отказе ремонтов по гарантии), рискует остаться с мотором «один на один», даже если мотор действительно нуждается в ремонте, а срок действия гарантии не прошел.

Второй ответ будем искать в технической плоскости. Производство современных подвесных моторов, которые продаются у нас через розничную сеть, так налажено, чтобы владелец не испытывал затруднений при его эксплуатации. По большому счету, после обкатки двухтактного мотора необходимо только приготовить нормальную рабочую смесь, а настраивать карбюратор для работы, как правило, не нужно (в некоторых случаях имеет смысл настроить его лишь для того, чтобы обороты холостого хода соответствовали норме).

После обкатки у четырехтактных моторов следует заменить масло в моторной головке и в редукторе – и все.

Если мотор после обкатки работает «как-то не так», стоит разобраться, почему, не трогая сам силовой агрегат. Возможно, неудачно подобран винт к паре «лодка–мотор» или бензин плохого качества, возможно, в бензин попала вода и т. д. Часто владельцы моторов забывают открыть клапан на баке, и, естественно, мотор начинает работать «как-то не так». И не стоит сразу искать причину в цилиндропоршневой группе... Поводов предъявить претензии к работе мотора – масса, но не всегда в этом виноват именно он.

Для чего опытные водители раньше советовали: если с автомобилем (мотором) что-то не так, то нужно сперва обойти его со всех сторон, постучать по колесу, похлопать ладошкой по бортам и т. д.? Да для того, чтобы сначала успокоиться и не пороть горячку. Целесообразность подобных действий оспорить нельзя. Имеет смысл прибегать к ним и по отношению к подвесным моторам.

Проверку, как правило, лучше начинать с топливной системы, затем проверить электрику и только, в крайнем случае, сам двигатель.

При разборке двигателя, даже квалифицированной, всегда есть шанс снизить ресурс мотора в 1.5–2 раза. Дело в том, что в моторе все тепловые зазоры «самоустановились» в процессе обкатки и дальнейшей работы. Разобрав мотор, мы, естественно их нарушим, а собрать мотор с теми же затяжками болтов и гаек уже не получится. Следовательно, придется в очередной раз «выбирать» зазоры на уже эксплуатировавшихся элементах. Очередная приработка деталей приведет к тому, что зазоры увеличатся и, значит, увеличатся и ударные нагрузки, что приведет к ускоренному износу деталей и т. д.

Автомобильные мотористы считают (это подтверждают практика и специальные исследования), что любой мотор рабочим объемом более 1.2 л «разбегается» к 40–60 тыс. км и находится в «наилучшем состоянии» примерно до 120–170 тыс. км пробега. (Цифры – средние, так как данные о работе моторов разных фирм отличаются друг от друга.) В данном случае важна тенденция. Почему после этого ухудшается их состояние? Потому, что увеличиваются зазоры, так как трение со временем «убивает» поверхность многих дета-

лей в «трущихся парах», да и металл начинает «уставать», т. е. терять часть своих изначальных свойств, таких как прочность и т. д. Трансформируются различные прокладки, изменяя, хотя и не намного, формы полостей...

«Золотой век» большинства зарубежных подвесных моторов начинается примерно после 150–300 часов наработки, а заканчивается около 1000–1500, затем происходит ускоренный износ. Разумеется, числа прикидочные, так как моторы имеют различные конструкции и рабочие объемы. Если мы разберем хорошо прикатавшийся мотор, к примеру, после 150 часов наработки, то автоматически нарушим ту идилию, которая уже «сложилась» между трущимися парами. Для наглядности приведем пример из другой области: если разбить яйцо, а потом его скорлупу склеить и, собрав содержимое, каким-то образом вернуть его внутрь, то в любом случае это будет уже не то яйцо, хотя все ингредиенты в нем формально присутствуют. В перебранном моторе также присутствуют все прежние детали, но он уже будет другим.

Все возражения типа «сосед каждый год разбирает, собирает мотор, потом сезон ездит» не принимаются. Возможно, у соседа мотор старый, и найти к нему запчасти уже не представляется возможным, либо мотор попал в какую-то «передрягу» и т. д., либо это просто «клинический случай». Срав-

нение с моторами, которые используются в спорте, тоже неправомерно. Спортсменам «гражданский» ресурс не столь интересен, их цель – чтобы мотор продержался сезон или гонку.

Вместо бездумной разборки мотора, лучше освоить методику диагностики неисправностей. Тем более что многие мотористы накопили хороший опыт и всегда могут подсказать, почему, к примеру, мотор плохо заводится или не выдает полную мощность. Поверьте, большинство неисправностей подвесных моторов – следствие невнимательного отношения к технике. Кто-то забыл открыть клапан на топливном баке или неправильно присоединил коннектор. Часто в топливный бак заливают бензин, забывая добавить масло (в случаях с «премиксом»). Нередко владельцы моторов с автоматиком перестают заливать масло в соответствующий бачок, а готовят смесь в баке, не «заглушив» соответствующие отверстия. Известен случай, когда хозяину не понравилось «посвистывание» во время работы мотора, он его разобрал и удалил верхнюю часть окон, изменив таким образом фазы. Мотор «свистеть» перестал и какое-то время работал, даже, по слухам, вполне успешно, но потом отправился в ремонтную мастерскую.

Появившиеся у нас сравнительно недавно четырехтактные подвесники часто становятся жертвами любознательности своих хозяев, которые, вме-

сто того чтобы следить за ремнем ГРМ, сразу пытаются разобрать мотор, так как он «подтраивает» и «плохо заводится». Примеры подобных поводов для разборки моторов можно приводить до бесконечности, вплоть до анекдотических.

Разбирать «ДВС с искровым зажиганием» вообще рекомендуется только при появлении явных стуков и потери компрессии. Стуки во время работы двигателя в большинстве случаев могут появиться из-за выхода из строя подшипников коленчатого вала. Низкая компрессия указывает на то, что в камере сгорания не создается необходимого давления (по разным причинам), и, скорее всего, без переборки поршневой группы тут не обойтись, но только если испробованы все возможные варианты реанимации «без вскрытия».

В остальных случаях лучше в очередной раз проверить все то, что находится «вокруг» мотора, начиная от топливного насоса, топливной магистрали и заканчивая электрикой. В 95 случаях из 100 такой подход поможет сохранить полноценную жизнь мотору, т. е. ресурс, заложенный производителем.

Разумеется, речь не идет о форсмажоре, когда более или менее понятна причина плохой работы мотора и известны все предшествовавшие этому события.

Не спешите русским ломом чинить японский мотор.



ПЛАНЕТА ЛОДОК

Санкт-Петербург, В.О., Средний пр., 86 тел. (812) 703-52-50
Санкт-Петербург, Львовская ул., 10 тел. (812) 647-03-64
www.planetalodok.ru

Тюнинг и ремонт
надувных лодок

Морская одежда,
сопутствующие
товары



Надувные
моторно-гребные
лодки

 **YAMARAN**

SILVERADO

 **WEEKEND**

NORDIK

снегочоды
квадроциклы
подвесные лодочные моторы

 **YAMAHA**

