

Игорь Лагутин

Независимо от того, какой модели и марки приобретен подвесной мотор, в любом случае его надо обслуживать. Сразу возникают вопросы: где и как? Со времен царя Гороха существуют два способа – либо надо все делать самому, либо положиться на тех, кто этим занимается профессионально. Свой путь выбирает каждый сам. Поделим возникающие проблемы на две части: те, что можно разрешить самому, и те, что лучше поручить профессионалам.

О самостоятельности. Как правило, в инструкции по эксплуатации подвесных моторов перечислены те операции, которые владелец может выполнить сам. Это, к примеру, регулярные осмотры, замена масла в редукторе, проверка свечей зажигания и т.д. Правда, как показывает опыт, некоторые владельцы порой не могут справиться даже с этими элементарными процедурами, и в результате моторы оказываются в ремонтной мастерской. Хотя замена масла в редукторе четко прописана в инструкции, его недоливают; зазоры на свечах не выставляют или выставляют неправильно; масло мешают с топливом не в тех пропорциях, в которых надо... Часто доходит до того, что владельцы двухтактных моторов используют не фирменное масло, что допускается производителями практически всех моторов, а «запрещенное». Как быть? Если нет уверенности в том, что знаний и навыков хватит, чтобы сделать регламентные работы правильно, лучше довериться специалистам. Для тех, кто сомневается в своих силах, рискнем привести усредненные цены на услуги сервисов (см. табл.).

В последнее время можно отметить множество нареканий на работу ремонтников. Не будем вдаваться в полемику по этому поводу, заметим только, что их большая часть не всегда оправданна и справедлива. Очень часто претензии предъявляют люди, не слишком сведущие в технике, или любители нарушений сроков выполнения регла-



Ремонт и обслуживание подвесного мотора

Человек, мечтающий бороздить просторы водной глади, удить рыбу и проводить все свое свободное время на лоне природы, стремится приобрести лодку и подвесной мотор. Купив соответствующий «пакет» для этих целей, он потихоньку начинает замечать, что лодка с мотором требуют значительно больше времени и денег на их обслуживание, чем предполагал ранее. С чем обычно сталкиваются обладатели подвесных моторов в период их эксплуатации, мы и попытаемся выяснить.

ментных работ. Отсюда – разговоры о том, что «содрали не только за заливку масла, но и за регулировки, которые никому не нужны», «нужно было поменять подшипник, а поменяли вместе с сальником» и т. д., и т. п.

Спору нет, среди мастеров есть любители откровенной халтуры, после которых приходится делать двойную работу. Это не секрет, но все-таки в большинстве случаев ремонт сегодня занимаются люди, достаточно ответственные и знающие.

Многие, посмотрев на «средние цены» обслуживания моторов, которые мы приводим в таблице, произнесут знаменитое «Однако!» незабвенного Ипполита Матвеевича Воробьянинова. И будут правы, но только отчасти. Цены диктует не только рынок, но и необходимость мастерских обслуживаться специальным инструментом, для моторов разных фирм он разный и далеко не дешевый, диагностическим оборудованием и т. п. При этом специальные смазки, специализированные

Стоимость работ* без учета запасных частей, расходных материалов и технических жидкостей

Двухтактные моторы (четырёхтактные моторы) мощностью, л.с.											
Вид работы	2/3	4/5	6/8	9/15	20/25	30/40	40/60	70/90	100/125	130/175	200 и выше
Разборка, дефектация двигателя	2100 (2700)	2500 (3200)	4000 (4000)	5000 (6500)	5500 (7000)	6000 (7500)	7000 (8250)	8000 (10000)	9000 (11500)	10000 (12000)	12000 (15000)
Сборка двигателя	2700 (3500)	3200 (3800)	5000 (5000)	6500 (7000)	7000 (8000)	7500 (8500)	8250 (9000)	10000 (11000)	11500 (12500)	12000 (13000)	15000 (16000)
Диагностика двигателя	1600 (2000)	1800 (2500)	2200 (3000)	2500 (3100)	2700 (5000)	3300 (4000)	3700 (5000)	4500 (5600)	5000 (6500)	6000 (7000)	7000 (8000)
Плановое ТО	1500 (2000)	1750 (2300)	2000 (2700)	2250 (3000)	2500 (4800)	3000 (3800)	3500 (4800)	4000 (5400)	4800 (6000)	6000 (6500)	6500 (7000)
Разборка и дефектация редуктора	1500	2000	2500	3500	4000	4000	4000	4000	5000	8000	10000
Сборка редуктора	2000	2500	3000	4000	4500	4500	5000	6000	6000	10000	12000

*Приведены «условно средние» цены в рублях в относительно больших мастерских, работающих официально. Для моторов старше 5 лет могут вводиться особые наценки. В небольших мастерских цены, как правило, ниже примерно на 10–25%. Но в большинстве небольших мастерских не всегда есть нужное оборудование.

технические жидкости и расходные материалы, поставляемые фирмами-производителями моторов, довольно дороги. Достаточно зайти в какой-нибудь «фирменный» магазин и убедиться в этом.

Конечно, при самостоятельном выполнении ТО мотора можно сэкономить на некоторых его «составляющих». К примеру, консервацию можно делать не с помощью специального спрея, а моторного масла (что не противоречит большинству инструкций по эксплуатации). Вместо того, чтобы заливать в топливную систему дорогой стабилизатор, можно на карбюраторных моделях выработать топливо (топливную смесь). Мастерская себе этого позволить не может, поэтому специалисты там стараются сделать все «по науке», чтобы избежать неприятностей, а иногда и судебных исков.

Чем мощнее мотор, тем он сложнее – это, наверное, аксиома. Чем сложнее мотор, тем труднее разобраться с его проблемами. Для многих моторов последнего поколения есть специальные программы диагностики (встроенные и внешние), которые с достаточной степенью точности позволяют определить причину неисправности, конечно, если собственная подготовка позволяет считывать информацию из блока управления. Однако при подключении профессионального компьютера с более широкими возможностями, чем встроенная система диагностики,

можно выявить проблему быстрее, что означает поход в мастерскую. А вот так называемый «гуляющий глюк» может распознать разве что гуру, умеющий по «биению сердца» установить точный диагноз. В особо сложных случаях пошаговая диагностика систем может затянуться надолго...

После этого у читателя может сложиться впечатление, что автор уговаривает всех всегда обращаться в специализированный сервисный центр. Вовсе нет. Вернемся к началу повествования, где я утверждал, что некоторые операции можно и даже должно делать самому. А вот, к примеру, синхронизацию карбюраторов на многоцилиндровом двигателе без специального прибора выполнить самому очень проблематично. Для долгой же и безоблачной жизни мотора правильная синхронизация – залог успеха.

Два слова о ремонтах. В последнее время детали, поврежденные при ударе мотора о подводное препятствие, почти повсеместно можно отремонтировать. Ведь в результате «наезда» в лучшем случае может быть «побита или сбита шпора» или «задран винт», в худшем – полностью разрушен корпус редуктора. В первом случае – при потере шпоры и появлении трещин на корпусе – восстановление целостности корпуса редуктора при содействии квалифицированного сварщика и талантливого (не всегда самого высокооплачиваемого) «восстановителя» винтов

может обойтись в 1.5–8 тыс. руб., а ремонт гребного винта из алюминия в сумму от 300 до 3 тыс. руб. Ремонт самого редуктора, т. е. замена шестерен, вала и т. д., обойдется от 7 тыс. до 25–30 тыс. руб. только по запчастям (для моторов малой и средней мощности). Цена в данном случае зависит и от мощности мотора, и от его марки. Сборка (разборка) встанет в среднем еще в 1.5–2 тыс. руб., а в самом сложном случае – в 15–17 тыс. руб.

Сколько стоит сам редуктор с корпусом? Цена зависит и от марки (модели) мотора, и фирмы-продавца, и от региона. К примеру, редуктор в сборе для 15-сильного 2-тактного мотора стоит 15–30 тыс. руб. Цены на редуктор в сборе для большинства современных моторов средние.

Цена самого мотора – 50–90 тыс. руб. (данные на начало осени 2009 г.). Ремонт двигателя может «встать в копеечку», иногда равную стоимости самого мотора. Разумеется, не нового, а уже пожившего водной жизнью. К примеру, только разборка и дефектация двухтактного мотора мощностью 30 л.с. обойдется примерно в 6 тыс. руб. Стоимость работ по замене подшипников, поршней и т. д. обычно равна примерно 20–40 тыс. руб. (в зависимости от сложности ремонта и марки) с использованием оригинальных запасных частей и с учетом необходимых настроек. Это как раз и составляет примерно три четверти стоимости относи-



У этого мотора еще есть шанс...



... а у этого редуктора уже нет

тельно новой 2-тактной «тридцатки» на вторичном рынке. При этом надо учесть, что ожидание запасных частей может растянуться на пару месяцев, сезон же у нас такой короткий...

А поскольку, как известно, «время – тоже деньги», порой выгоднее купить новый мотор.

Если вы – обладатель отечественного мотора и у вас есть опыт ремонта, то проблема уменьшается до покупки нужных деталей и выкраивания времени на работу. Однако стоимость деталей в последнее время растет, да и найти что-либо нужное становится все труднее и труднее, магазинов, специализирующихся на деталях для отечественных моторов, становится все меньше. Плюс к этому – можно нарваться на некачественные детали. Поэтому частенько водномоторники обращаются к аксакалам, у которых в гаражах («кандеях») еще есть запасы старых (советских) деталей.

Если же у вас опыта не хватает, то придется просить помощи либо у тех, кто не одну «собаку съел» на ремонте отечественных моторов, либо обратиться в мастерскую. Разумеется, «наш» мотор отремонтировать по расценкам, ориентированным на нормо-часы, крайне невыгодно. В ряде мастерских есть «специальные предложения» по ремонту «Вихрей», «Нептун», «Ветерков» и т. д. Встречаются и узкоспециализированные мастерские, которые

выполняют ремонт только российских (советских) моторов. Расценки у них, как правило, ниже. Проблема только в том, что не всегда в них есть детали нужного качества.

Как выбрать сервисную мастерскую? Вопрос, наверное, один из самых сложных. Понятно, что официальные мастерские, выполняющие гарантийный ремонт и послегарантийное обслуживание (обычно принадлежат фирмам, которые торгуют моторами или входят в состав самой фирмы), имеют ряд преимуществ. По крайней мере, у них почти всегда есть запас наиболее «нужных» деталей. Но и простые мастерские не лыком шиты. Иногда нужную деталь они добывают быстрее и по более низким ценам, чем «официалы». Все зависит от того, кто и как везет в Россию элементы конструкции моторов – через официального дистрибьютора или через фирму, специализирующуюся на поставке запчастей и имеющую хорошие контакты с производителем. В последнее время для некоторых моторов запасные части можно приобрести быстро и относительно недорого через интернет-магазины (некоторые детали и «расходники» для подвесных моторов, например, «Yamaha», можно купить в одном из магазинов, специализирующихся на поставке автомобильных деталей). Личный опыт свидетельствует, что покупка через интернет-магазин

позволяет значительно сэкономить время и деньги.

Одним словом, выбор мастерской примерно такой же, как выбор «правильной» заправки, с той только разницей, что тут надо прислушаться к людям, более-менее разбирающимся в водной технике.



Сгоревший мотор годен только на запчасти