

В мире подвесных дизелей

Уже долгое время подвесной дизельный мотор – притча во языцах в водно-моторном мире. Причиной тому доступность горючего, безопасность эксплуатации и, конечно же, экономичность. В совсем недавнем прошлом единственным серийным дизельным подвесным мотором в продаже был недостаточно мощный для многих назначений 35-сильный Yanmar. В результате сокращения объемов продаж появились слухи, что производство этого мотора в ближайшем будущем прекратится. На данный момент появилось два проекта мощных подвесных дизелей, готовых заполнить образовавшуюся рыночную нишу.

Один из них уже существует в виде действующего прототипа. Этот подвесной мотор сконструирован в бюро Neander Shark из Германии и рассчитан на отдаваемую мощность 55 л.с. «Голова» этого движка заимствована у успешного проекта мотоциклетного двигателя, отлично зарекомендовавшего себя при испытаниях в роли судового привода. Конструкторы планируют построить три предсерийные модели для продолжения испытаний и доводки мелких деталей.

По словам представителей компании, этот проект вызывает повышенный интерес среди знатоков и любителей судоходства. Мотор в 55 сил подойдет для малых судов – глиссирующих катеров до 7 м длиной и судов с небольшим водоизмещением. Конечно, мотор мощностью в 250 л.с. вызвал бы еще больший интерес и нашел бы широкое применение. Такой мотор также уже проектируется, естественно под завесой глухой секретности. Немногочисленные доступные данные гласят, что используемый двигатель имеет конфигурацию V-6 и ведет родословную от автомоторов.

Такой тип двигателя компактен при значительной отдаваемой мощности, что станет неоспоримым преимуществом мотора. Одна из основных проблем подвесных дизелей – конструкция узла передачи крутящего момента от двигателя к подводной части с ее ограничениями размера валов и шестерен. Считается, что конструкторы данного мотора нашли оптимальное решение этой головоломки.

Конструкторы 55-сильного дизеля активно сотрудничают с компанией Selva из Италии, последним европейским бастионом на рынке подвесных моторов. Используемый ими редуктор от бензинового мотора Selva модифицирован для размещения дополнительных охлаждающих и прочих систем. Пока неясно, сотрудничают ли конструкторы 250-сильного дизеля с кем-либо еще.

Экономичность дизеля – одно из главных преимуществ этого вида двигателей перед бензиновыми аналогами. Показатели экономичности дизелей превосходят бензиновые моторы в два раза, вкуче с безопасностью менее взрывоопасного вида топлива. В случае применения дизельного мотора на тендере большой яхты унификация по топливу будет на руку владельцу. Этот же довод применим и к маломерным судам военно-морского назначения.

Появление 250-сильного подвесного дизеля несомненно изменит рынок подвесных моторов, в особенности для профессионалов, в прошлом отвернувшихся от подвесников в пользу дизельных стационаров. К достоинствам дизелей можно отнести высокую степень взаимозаменяемости запчастей, экономичность и относительную экологическую чистоту. &

