

Откровенно о «пятерках»

Андрей Великанов

Фото редакции

Кажется, еще не так давно было время, когда о моторах зарубежного производства можно было только мечтать, а в частных гаражах над «Ветерками», «Нептунами» и «Вихрями» днем и ночью колдовали отечественные мастера, доводя их до «совершенства» советского времени. Но как бы ни старались наши Кулибины – то устанавливали новые карбюраторы, то зажигание – моторы давали сбои. Посему хорошим правилом социалистического прошлого было хранить в рундуке или на транце резервный мотор – «докатку». В дальние путешествия старались в одиночку не ходить, увы, на воде, в отличие от суши, рукой на технику не махнешь, такси не вызовешь.

С приходом на наш рынок таких брендов как Yamaha, Mercury, Suzuki, Honda, Tohatsu жизнь водномоторников качественно изменилась. Тема надежности подвесных двигателей перестала быть актуальной. О внесении изменений в саму конструкцию мотора думала лишь незначительная фракция – спортсмены и особо продвинутые любители. Всем остальным это стало просто не интересно, дернул ручку или нажал на кнопку стартера – «вжик» отозвалась иноземная машинка, и так все лето! Оставалось

только следить за уровнем масла в четырехтактниках или мучить себя вопросом о выборе масла и соотношении топливной смеси.

Но время не стоит на месте, и лет 8 тому назад на российском рынке появились первые клоны – копии известных моторных брендов, вышедших из «роддомов» КНР. Внешнее сходство и цена радовали глаз, но о приобретении «китайца» мысль тогда не зарождалась. Но ведь и отечественные моторы тоже кого-то копировали, и не одно поколение на этих движках благополучно отката-





лось. И сегодня, наверное, сотни тысяч таких единиц находятся в боевом строю от Камчатки до Калининграда!

Кризисы в мировом обществе сразу дают о себе знать – покупатель невольно начинает считать, сколько денежек можно выделить на свое хобби. И взоры многих сразу устремляются в более дешевую ценовую нишу.

Этой весной на рыболовной выставке в Москве (ВВЦ) было представлено не менее десятка новых моторных брендов с китайской родословной. Но снимав колпаки с голов этих движков, мы сразу поняли, что на самом деле в Китае пашет всего пара заводов, производя на свет божий генетических близнецов. Некоторые отличия, конечно, присутствуют, но в основном среди китайской братии четко вырисовывается отлаженная работа смежников, неустанно копирующих элементы с моторов известных брендов.

Сколько было ввезено и продано в России этих клонов, сказать достаточно сложно (считается, что в 2012 году наш рынок проглотил порядка 40 тыс. китайчат). В открытую статистическими данными в нашей стране делиться не принято еще с 30-х годов прошедшего столетия.

При выборе бренда одним из самых весомых аргументов всегда является цена. Затем – моторесурс, ремонтпригодность, стоимость запчастей и кто будет обслуживать эту технику. Вот перечень вопросов, которые могут возникнуть в дальнейшем у владельца мотора. А могут и не возникнуть. Ведь как оказалось – «китаец – ки-

тайцу рознь!». У нас в стране уже появились достаточно надежные китайские двигатели.

К сожалению, у нас отсутствует и статистика по неисправностям, и вряд ли случится, что кто-то приоткроет туманную завесу. Тем не менее, идя навстречу многочисленным читательским пожеланиям, мы решили провести независимый тест «пятерок» – самого ходового товара на отечественном моторном рынке. Это не удивительно, ведь двигатель мощностью 5 л.с. не надо регистрировать, при его эксплуатации не требуется судоводительских прав. Не все китайские производители с радостью пошли нам навстречу – большинство продавцов оказалось не заинтересовано в публичных полевых испытаниях. Честь и хвала фирмам, уверенным в качестве собственной продукции.

Для сравнения нами были взяты оригиналы





китайских клонов – двигатели Mercury и Yamaha. Конечно, в первую очередь всем интересно узнать о ресурсе, «аппетите», и чем вообще отличаются копии от оригинала. С ресурсом, естественно, сложнее – тут требуется длительное наблюдение, а вот померить, сколько потребляет тот или иной мотор, мы можем, как и понаблюдать за скоростными режимами.

Все двигатели ставились на транец лодки с надувным днищем низкого давления Solar 330. Yamaha, Mercury и MTR были еще протестированы по 10–15 часов в работе на надувной лодке Dingo 320 (жесткий пайол). HDX-ы выпали из этой части испытаний по независящим от редакции обстоятельствам. Итак, список участников:

Mercury, 5 л.с., двухтактный, одноцилиндровый, винт 7.8×8;

MTR, 5 л.с., двухтактный, одноцилиндровый, винт 7.8×8;

HDX, 5 л.с., двухтактный, одноцилиндровый, винт 7.8×8;

HDX Titanium, 5 л.с., двухтактный, одноцилиндровый, винт 7.5×7;

Yamaha, 5 л.с., двухтактный, одноцилиндровый, винт 7.5×7.

Чтобы разобраться, кто кого копирует, надо посмотреть на шаг винта, и вам все будет ясно.

Первая часть теста была посвящена расходу топлива, то есть, какое количество метров мы сможем пройти на одном литре бензина. Сразу оговоримся, условия теста не предполагали «стерильности». Мерный стакан, которым мы измеряли литр топлива, также давал маленькую погрешность.

Полученный результат был обнадеживающим – все подопытные движки уложились в дистанционный предел 7300–7400 м. Именно столько прошли моторы на 1 литре топлива. Замеры производились с помощью навигатора GPS, а он, как известно, в поворотах привирает, поэтому к этим цифрам надо относиться как к условным единицам (у.е.). К тому же, в тот день ветер дул очень неравномерно, и при очередном замере на одном из моторов был поставлен своего рода рекорд – 8240 «у.е.»! Но эта цифра не является средней, и к ней надо относиться очень настороженно, хотя она была получена опытным путем.

Далее мы мерили обороты и скорость. Шум мотора мерить в децибелах мы не стали, но на слух все они работали каждый в своей тональности. Складывалось впечатление, что китайские производители над звуком «поколдовали». То есть – клоны стали превосходить матрицу.

И это опять закономерно – ведь над усовершенствованием двухтактников в данной силовой категории мировые лидеры не думали уже двадцать лет!

Оба представителя HDX дали во время прохождения теста сбой в работе, по непонятной причине внезапно глохли. Тот HDX, что копировал «Меркурий», а также являлся братом-близнецом MTR, вовсе выбыл из теста, т.к.,

**ТЕСТ
Кия**



однажды заглохнув, более не завелся. У нас не сложилось впечатление, что это врожденное качество данной торговой марки, просто в редакцию попали такие образцы. Не исключено, что после диагностики в сервисе мастера ничего не обнаружат, а в дальнейшем мотор будет исправно заводиться и работать – с таким мы уже сталкивались в прежних тестах китайских моторов!

С другой стороны, двигатель MTR исправно отработал тесты без каких-то нареканий. Понравился он нам и на эксплуатационных ходовых испытаниях.

Визуальный осмотр и манипуляции с рулеткой на потребительском уровне показали, что копии до миллиметра повторяют оригинал. Конечно же,

отличия есть. Например, те же топливные краники. Копия всегда будет идти по пути упрощения, и это правило здесь мы наблюдали своими глазами.

Результаты замеров скорости на Dingo 320 F при загрузке 90 кг

Mercury 7.8×8	MTR 7.8×8	Yamaha 7.5×7
25.6 км/ч	26.1 км/ч	24.2 км/ч

Выводы

Если моторы Mercury и Yamaha всегда были и сейчас остаются надежными двигателями, то особенно важно на воде, то с некоторыми китайскими копиями, прежде чем отправиться в дальнее путешествие, надо сначала провести серьезное предварительное знакомство на небольших дистанциях. Перед покупкой – собрать как можно больше информации по эксплуатации и ремонту подобных двигателей.

На каждую вещь есть свой покупатель. И каждый решит сам, что ему приобретать и за какие деньги **✍**

Результаты замеров скорости на Solar 330 при загрузке 100 кг

Mercury 7.8×8	MTR 7.8×8	HDX 7.8×8	Yamaha 7.5×7	HDX Titanium 7.5×7
25.5 км/ч	25.5 км/ч	25.5 км/ч	24.5 км/ч	23.0 км/ч
5640 об/мин	5580 об/мин	5600 об/мин	5720 об/мин	5300 об/мин

Мотор Yamaha был обкатан, а его копия HDX нет. Возможно, это одна из причин «недокрута» двигателя

