

# Mercury – 75 лет совершенства

**Андрей Великанов**

Когда в 1939 году молодой бизнесмен Карл Киекайфер (Carl Kiekhaefer) приобрел в городке Цедабург (Cedarburg), штат Висконсин, недавно обанкротившуюся мануфактуру, то, говоря начистоту, он не имел ни малейшего понятия о лодках и подвесных моторах. По задумкам Карла, новое предприятие должно было быть переоборудовано под изготовления магнитных сепараторов для сельскохозяйственных нужд. До сих пор Висконсин славится своим сыром, молоком и отборной мраморной говядиной.

**М**аленькая проблема состояла лишь в том, что вместе с долгами неудачливого предшественника, Киекайфер получил в наследство 384 бракованных подвесных лодочных мотора... Именно таким случайным образом и родился знаменитый ныне бренд Mercury, ведь обладая крепким инженерным образованием, сметливый Карл Киекайфер смог в короткий срок отремонтировать те дефектные движки, а затем и удачно продать их известному американскому ритейлеру.

Дальше – больше, невероятный успех ожидал молодого бизнесмена с немецкими корнями уже через год,

когда после демонстрации на нью-йоркской боутинговой выставке целой линейки подвесных двигателей (пять вариантов мощностью от 2.5 до 3 л.с.), предприятие Киекайфера получило громадный по тем временам промышленный заказ – срочно надо было изготовить 16 000 штук! Естественно, что в тот момент все проекты молочных сепараторов на Kiekhaefer сразу были накрепко забыты.

В последующие годы Mercury брал новые высоты – практически сразу после войны, когда Киекайфер производил в основном бензопилы, 10- сильный Mercury Lightning потряс индустрию своими невероятными скоростными достижениями (спортсмены, использовавшие данный мотор, регулярно обгоняли 16- и 22-сильные модели конкурентов). В 1956 году появился Mark 75 – первый шестицилиндровый и самый мощный подвесной двигатель того времени. Пять лет спустя мир был потрясен стационарами MerCruiser, и практически сразу же эта марка завоевала 80% рынка двигателей с





поворотно-угловой колонкой. В 1996 году Mercury Marine в очередной раз произвела маленькую революцию в боутинговой индустрии, впервые в мире внедрив в подвесные лодочные моторы технологию прямого впрыска топлива (OptiMax DFI).

В 2012 мы увидели новый 150-сильный четырехтактник, который удачно сочетает преимущества двухтактных движков (малый вес, мощность, простота обслуживания) с самыми современными технологиями.

Прошло 75 лет, и детище Киекайфера (в 1961 году Kiekhaefer Corporation была приобретена Brunswick Co и переименована в Mercury Marine) представляет собой глобальную империю с 80 предприятиями в 22 странах. Нынче на «Меркуриях» работают 5400 человек во всех концах земли, и годовой оборот компании превышает 2 млрд долларов!

В небольшом городке Фон-дю-Лак (Fond du Lac), где до сих пор находится штаб-квартира и головное предприятие компании, в июне текущего года прошли торжественные чествования ее 75-летнего юбилея. Но Mercury не был бы признанным королем водных просторов, если бы к такому событию не подготовил несколько приятных сюрпризов. Но обо всем по порядку.

### Brunswick и Mercury Marine

Как уже говорилось выше, уже более 50 лет предприятие Киекайфера входит в корпорацию Brunswick (производство катеров, фитнес-оборудование, бильярдная индустрия) с годовым оборотом в 3.9 млрд долларов. Доля Mercury Marine в этом заманчивом пироге довольно весома – 48%, и поэтому на юбилее в Висконсине присутствовал не только новый президент «Меркурия» Джон Пфайфер (John C. Pfeifer), но и президент всего Brunswick Марк Шваберо (Mark D. Schwabero). Оба руководителя были открыты для любого общения и быстро решали самые разные журналистские ребусы. Забегая вперед, скажу, что российский «орешек» оказался обоим начальникам не по зубам. На мой вопрос о новых разработках в области двухтактных двигателей в сегменте до 25 л.с. ответ Пфайфера был довольно уклончивым. Что, в общем-то, и неудивительно – на долю всего Старого света в объеме продаж Mercury Marine приходится только 12%, в то время как один лишь рынок США потребляет 65% выпускаемой ими продукции.

И позже, в личной беседе президент Пфайфер горячо уверял меня, что качество бензина в РФ постоянно улучшается и не далек тот день, когда и на одной шестой части планеты на-

всегда забудут про двухтактники... Ну что тут сказать – детской наивности американцев можно только позавидовать.

### Шумит-гремит родной завод!

Мы шаркаем специальными бутсами с коваными носками по громадным цехам головного завода Mercury Marine в штате Висконсин. Масштаб, конечно, впечатляет! Одно лишь сборочное производство (завод №17) в длину растянулось почти на целый километр. Маниакальная подозрительность и недоверие к субподрядчикам сохранилась тут со времен основателя фирмы. Здесь до сих пор практически военная пропускная система и максимальная локализация производства за одним общим забором. Говоря аллегорически – с одной стороны на завод поступает железная руда, с другой выходят красавцы двигатели с черными, белыми или серыми колпаками (этот цвет принадлежит марке Maginer).

Может быть, именно поэтому рекламации на продукцию фирмы (чуть более 1%) находятся на одном уровне с такими гигантами мирового масштаба как Ford, John Deere и Apple.

Вокруг пышут жаром мартены, кое-где снуют роботы или идет конвейерная сборка. В отличие от японцев, американцы, работающие на конвейере, не производят впечатление моно-



тонных роботов, хотя в большинстве случаев, как было сказано в известном отечественном фильме, «печатью интеллекта не обезображены».

Здесь есть и громадный тест-центр. На каждую модель подвесника приходится по 500 тестовых часов, на стационар – ровно вдвое больше. Социальный пакет на предприятии такой вкусный, что в первую смену можно попасть только после 15 лет работы и то, если повезет. Анализируют на Mercury и качество металла в двигателях главных конкурентов. Журналистам показали редукторы от Yamaha, Suzuki, OMC и родного Mercury. Каждую железяку аккуратно запилили на миллиметр, а затем опустили в соленую воду. О результатах такого теста вы, наверное, догадываетесь безо всякой подсказки.

В Фон-дю-Лаке нынче делаются все четырехтактные двигатели мощностью от 75 до 300 л.с. и двухтактники DFI мощностью от 75 до 250 л.с. Все остальные «меркурийские» движки рождаются либо на собственном заводе в Шанхае, либо на совместном производстве с Tohatsu в Японии.

Также в Висконсине рождаются двигатели MerCruiser объемом от 2 до 8.2 л.

Очень впечатляет производство винтов, где запросто можно пройти глазами от восковой формы зеленого

цвета до блестящего «водяного пропеллера» самой невероятной конструкции (здесь производятся винты по специальным заказам для разных отраслей промышленности).

### Много моторов хороших и разных

С 2007 года в Mercury Marine на исследовательские разработки было потрачено 511 млн долларов. Отчасти американцы вовремя почувствовали застой в водно-моторной индустрии, отчасти «помогли» сторонние факторы. Например, в области стационарных движков в этом году прекращается сотрудничество с GM.

Вот и получилось, что за последние 11 месяцев на Mercury Marine родилось восемь новых дизельных стационаров.

Нам продемонстрировали новенький 379-киллограммовый TDI 4.2 L, разработанный на основе Audi. Также мне удалось самому покататься на 4.5-литровом MerCruiser V 8. Но об этом несколько позже.

Главная же изюминка торжественного банкета состояла в презентации новой четырехтактной линейки мощностью 80, 100

и 115 л.с. На разработку серии ушло 3 года и 17 000 тестовых часов. Моторы сделаны из фирменных «меркурийских» сплавов (Xk 360 и A356) с очень низким содержанием меди, это принципиальное отличие Mercury от конкурентов. Базовый двигатель объемом 2.1 л весит 163 кг. В каждой мощностной категории есть модификация СТ с увеличенным диаметром редуктора. Здесь передаточное число 2.38:1 (в базовых моделях 2.07:1). Данная модификация мотора предназначена для использования на катерах, занимающихся грузоперевозками, или же на судах, постоянно глиссирующих на малых скоростях. На СТ можно применять винты большего диаметра.

В моторах этой серии повышена шумо- и виброизоляция, не требуется регулировка клапанов, масляный фильтр заменяется безо всяких инструментов. Они экономичны, легки, и их внешний вид несет следы самых современных дизайнерских изысков. К сожалению, глубоко под колпак мы не заморачивались, зато хозяева поля выкатили на тесты 12 самых разнообразных бортов.

### Водные процедуры

Испытания проходили в городке Ошкош (Oshkosh, так звали главного местного индейца), где расположен тест-центр Mercury Marine. Он построен на озере Виннебаго (Winnebago), длина которого порядка 50, а ширина – 10 км, можно смело сказать – это настоящее море. Ветер, волна, все как полагается.

Организаторы попытались максимально представить возможные варианты применения нового семейства двигателей – РИБ, скоростная бассовая лодка, обычная рыболовная «железка», прогулочный пластиковый катер, рекреационный понтон...

Стояли и борта с новыми стационарами, на которых можно было по-





Джойстики Mercury значительно облегчают швартовку



пробовать джойстиковые системы управления судном. Приборная панель современных рыболовных катеров уже почти похожа на самолетную – от тумблеров, лампочек и дисплеев в глазах рябит. Теперь «меркурийский» SmartCraft легко совмещается в работе с Simrad и Lowrance, так что по забитым в карт-плоттер точкам катер хоть двое суток может ходить самостоятельно и с нужной вам скоростью. Это дело мы попробовали на красавце Statement 37 SUV 10, сделанном в городе Санкт-Петербург (Флорида). Он оборудован спаркой новеньких MerCruiser TDI V8, по 370 лошадек каждый. Максимальная скорость – 56 миль (48.7 уз), при этом расход топлива 42.5 галлона в час (1.3 мили на галлон). Скажу честно – очень и очень впечатляет!

Поясню сразу – на всех американ-

ских приборах прописаны статутные мили (1608 м) и галлоны (3.76 л). Приемистость, маневренность, скорость – если бы не цена, то впору бы и забывать про обычные подвесные движки.

Дальше мне достался так называемый «представительский круизер» Formula 400 SS (41'6"), оборудованный парой 520-сильных MerCruiser, сделанных на Mercury Racing. Стоимость пакета «всего» 640 000 зеленых рублей, соответственно, и начинка кокпита оказалась самого премиального ранжира.

Максимальная скорость 59.1 мили (расход топлива при этом 81.7 галлона в час или, как любят говорить американцы, 0.7 мили на галлон). Круизная скорость на 4000 об/мин – 43.3 мили (расход 46.5 г/ч или 0.9 м/г).

Моим напарником по тесту Tracker

V175 UT, запряженному Mercury 115 EFI с винтом SpitFire, оказался профессиональный пилот завода Питер Шнайдер. На воде парень проводит не менее 2000 часов в году, так что о моторах и их повадках знает практически все.

– Мы находимся в стране «Меркурия», почему же на Виннибаго видим и «Ямахи», и «Эвинруды»? Конечно, их в разы меньше, чем вас, но все же...

– У нас в Америке многое зависит от пакетных и маркетинговых предложений, – отвечает улыбчивый Питер. – Как ни люби «Меркурий», но если американцу предложат однотипный силовой блок на четверть стоимости дешевле, перед этим не устоит и сам Обама. Хотя многие просто хотят выпендриться...

На этой лодке мы разогнались до скорости 20 миль за 6.12 секунды.







Большая заслуга в лидирующих позициях Mercury в Европе принадлежит Татьяне Ершовой

### Результаты скоростных испытаний ПМ Mercury 115 EFI

Об/мин	Скорость, уз
1000	3.4
1500	4.6
2000	5.6
2500	7.3
3000	9.5
3500	19.1
4000	24.9
4500	28.3
5000	33.3
5800	39.0

### Результаты испытаний ПМ Mercury 100EFI

Частота вращения, об/мин	Скорость, миль/ч	Расход топлива, галлон/ч	Экономичность, миль/галлон
1000	4.2	0.6	7
2000	7.1	1.8	3.9
3000	20	2.7	7.4
3500	26.6	3.3	8.1
4000	32.9	4.6	7.2
4500	36.8	5.5	6.7
5000	39	6.2	6.3
5500	42.7	7.8	5.5
5750	44.7	8.4	5.3



На 5925 оборотах стрелки показали 43 мили (37.4 уз) и расход топлива 10.9 г/ч (3.9 м/г).

На спортивной бассовой лодке Tracker 190TX с Mercury 100EFI мне удалось снять показатели на всех частотах вращения коленчатого вала. От нуля до 20 миль мы с Даниэлем Кларксоном разогнались за 6.4 секунды, до 30 миль за 9.87 секунды. Он на Mercury Marine уже 24 года и работает в инженерном департаменте. Занимается анализом гарантийных претензий клиентов во всем мире.

– Если обобщить, то какие же основные причины «смерти» Меркурия в руках конкретного владельца?

– Их всего две, – без запинки отвечает Даниэль. – Первая – плохое топливо, хотя наши лабораторные данные говорят, что на дрянном бензине «Меркурий» умирает последним из всех моторных брендов, ведь мы проводим тесты и на значительно меньших октановых числах, чем рекомендованный 87-й. Вторая – карбюратор.

Почему-то владельцы таких движков, что в Нигерии, что в Австралии, что в России считают своим делом заняться его модернизацией. А когда не получается, едут в гарантийную мастерскую. Однажды я поинтересовался у такого горемыки – зачем же он туда пошел? Оказалось, что до карбюратора проще всего добраться!

Под занавес тестового дня настал мой черед выйти в море на РИБе американского производства М 570 с Mercury 115 EFI. Действительно, ни шума, ни вибрации на малых оборотах двигателя не наблюдалось. Что происходило дальше, сказать трудно, ибо полуметровая волна и сильный ветер не давали заострить внимание на такой малой проблеме. Этот пакет, по моему мнению, был, как говорится, в самый девке раз, ведь на скоростную бассовую лодку напрашивался именно 115-й двигатель.

Посмотрите на результаты замеров, и вам многое станет ясно. В таких погодных условиях комфортной зо-

ной для судовождения был интервал между 3500 и 3700 об/мин. От 0 до 20 миль катер с надувными бортами разогнался за 6.6 с. Очень хороший показатель.

На вечернем юбилейном банкете, когда все уже съели по куску именного торга, когда после крепких тестов и тостов, даже израильский представитель Mercury Marine Ёрум Блюм добродушно пожимал руку своему коллеге Аюбу Аль-Хадже из ОАЕ, когда все прошли по залам недавно открытого «меркурийского» музея и услышали тост Кевина Гоцки «суть Mercury – это воплощать сложные вещи самым простым путем», после всего этого вдруг к горлу подступил непонятный комок. Точно такой случается при расставании с близким и дорогим тебе человеком.

Ведь Mercury – это больше, чем мотор, примерно так давным-давно рассуждал и Карл Киекайфер. И, не глядя на то, что его детищу минуло 75 лет – это есть ни что иное, как сама истина.





Санкт-Петербург  
+7 (812) 949 89 89  
Санкт-Петербург, г. Пушкин,  
ул. Автомобильная, д. 4, лит. А3

Москва  
+7 (495) 514 67 89  
Московская область, г.Щербинка,  
Остафьевское шоссе, д.2

**8 (800) 555 85 81**

Бесплатный звонок  
из любого региона России



**БЕНЗИНОВЫЕ  
ДВИГАТЕЛИ  
Mercury MerCruiser**

Новый морской двигатель  
MerCruiser 3.0 л (181 cд) стандартного вращения, без навесного оборуд-я, для замены MerCruiser MCM 3.0 LX 1990-1997гг. и MerCruiser MCM 3.0 L 1998-2013гг., Volvo Penta 3.0L. Для замены на карбюраторных и инжекторных (MPI) модификациях.



**149.750 руб.**

Новый морской двигатель MerCruiser 6.2 л V-8 (377 cд) стандартного вращения без навесного оборудования для замены MerCruiser 6.2L 1996-2013гг., OMC, Volvo Penta. Подходит для карбюраторных и инжекторных (MPI) модификаций.



**239.900 руб.**

Новый морской двигатель MerCruiser 5.7 л V-8 (350 cд) стандартного вращения без навесного оборудования для замены MerCruiser 5.7L 1996-2013гг., OMC, Volvo Penta. Для замены на карбюраторных и инжекторных (MPI) модификациях.



**169.950 руб.**

Новый морской двигатель MerCruiser 4.3 л V-6 (282 cд) стандартного вращения, без навесного оборудования, для замены MerCruiser 4.3L 1996-2013гг., OMC, Volvo Penta. Для замены на карбюраторных и инжекторных (MPI) модификациях.



**159.900 руб.**

Бензиновый карбюраторный двигатель MerCruiser 4.3 TKX V-6 190 л.с.



**279.900 руб.**

Бензиновый инжекторный двигатель MerCruiser 3.0 MPI V-6 260 л.с.



**399.750 руб.**

Бензиновый инжекторный двигатель MerCruiser 330 MAG 5.7 V-8 300 л.с.



**499.500 руб.**

Бензиновый инжекторный двигатель MerCruiser 377 MAG 6.2 V-8 323 л.с.



**549.950 руб.**

**ДИЗЕЛЬНЫЕ  
ДВИГАТЕЛИ  
Mercury MerCruiser**

Дизельный двигатель MerCruiser QSD 2.8 л, 229 л.с.



**889.000 руб.**

Дизельный двигатель MerCruiser QSD 2.0 л, 130 л.с.



**599.000 руб.**

Дизельный двигатель MerCruiser QSD 2.0 л, 150 л.с.



**619.000 руб.**

Дизельный двигатель MerCruiser QSD 2.0 л, 170 л.с.



**679.000 руб.**

Дизельный двигатель MerCruiser QSD 4.2 л, 279 л.с.



**1.169.000 руб.**

Дизельный двигатель MerCruiser QSD 4.2 л, 320 л.с.



**1.259.500 руб.**

Дизельный двигатель MerCruiser TDI 3.0, 260 л.с.



**1.099.000 руб.**

**ПОВОРОТНО-ОТКИДНЫЕ КОЛОНКИ  
Mercury MerCruiser**

Поворотно-откидная колонка MerCruiser Bravo III Three  
Передаточные числа: 1,36, 1,50, 1,65, 1,81, 2,00, 2,20



**249.000 руб.**

Поворотно-откидная MerCruiser Alpha 1 генерация 2  
Передаточные числа: 1,47, 1,62, 1,81, 2,00 + установочный комплект.



**117.950 руб.**

Поворотно-откидная колонка MerCruiser Bravo I One  
Передаточные числа: 1,36, 1,50, 1,65



**249.000 руб.**

Поворотно-откидная колонка MerCruiser Bravo II Two  
Передаточные числа: 1,50, 1,65, 1,81, 2,00, 2,20



**249.000 руб.**

Поворотно-откидная колонка MerCruiser Bravo III X для дизельных двигателей.  
Передаточные числа: 1,36, 1,50, 1,65, 1,81, 2,00, 2,20



**299.000 руб.**

Транцевое устройство MerCruiser Alpha



**98.850 руб.**

Транцевое устройство MerCruiser Bravo



**107.900 руб.**

**ЗАПЧАСТИ ДЛЯ  
РЕМОНТА И  
ОБСЛУЖИВАНИЯ**

Стартер в сборе. Для замены на карбюраторных и впрысковых MPI двигателях MerCruiser 3.0 / 4.3 / 5.0 / 5.7 / 6.2 / 7.4 / 8.3L, Volvo Penta 3.0 / 4.3 / 5.0 / 5.7



**6.900 руб.**

Новая головка блока цилиндров для морских двигателей MerCruiser 5.7L, Volvo Penta 5.7L в сборе с клапанами. Для замены на двигателях 1996-2013гг.



**18.950 руб.**

Выпускной коллектор двигателя MerCruiser 5.0 / 5.7 / 6.3L для замены на двигателях 1983-2002гг.



**9.900 руб.**

Выпускной коллектор для двигателя MerCruiser 3.0L и 5.7L под двухрамный карбюратор. Для замены на двигателях 1996-2013гг.



**21.900 руб.**

Генератор 65A в сборе со шкивом 50 мм. Для замены на карбюраторных и впрысковых MPI двигателях MerCruiser 4.3 / 5.0 / 5.7 / 6.2 / 7.4L



**8.490 руб.**

Набор поршней (8 шт.) для замены на двигателях MerCruiser 5.7L 1996-2013гг., OMC, Volvo Penta.



**12.900 руб.**

Новая головка блока цилиндров для морских двигателей MerCruiser 3.0L, Volvo Penta 3.0L в сборе с клапанами. Для замены на двигателях 1996-2013гг.



**27.990 руб.**

Требный винт Mercury Black Max шаг: 17, 19, 21, 23 с крепежным комплектом Mercury Pro-Long II



**7.950 руб.**

Комплект требных винтов Mercury Bravo III Three 4/3 лопастей, шаг: 19, 20, 21, 22, 5, 24, 26, 28, 30



**49.950 руб.**

Моторное масло Quicksilver 25W-40 для четырехтактных стационарных двигателей, 4 л



**1450 руб.**

Трансмиссионное масло Quicksilver High Performance Gear Lube, 1л.



**550 руб.**

Фильтр масляный Quicksilver для бензиновых двигателей MerCruiser 3.0 / 5.0 / 5.7 / 6.2 / 7.4



**495 руб.**

Полный электронный каталог запчастей на Mercury и MerCruiser на нашем сайте

**nwmotors.ru**

Бесплатная доставка в любой регион РФ при покупке от 15000 рублей\*

\*Бесплатная доставка по РФ до склада транспортной компании "Деловые линии" или "Желдорэкспедиция" в регионе проживания покупателя, при единовременной покупке свыше 15000 руб. Обращаем ваше внимание на то, что вся представленная информация, касающаяся комплектаций, технических характеристик, цветовых сочетаний на любых условиях не является публичной офертой, (определенной положениями Статьи 437 (2) Гражданского кодекса Российской Федерации).