

Две новинки от Honda

Максим Грибоедов

Появление новинок премиум-класса у профессиональных производителей — явление довольно редкое. По крайней мере, у «бытовых» производителей обновления ассортимента случаются значительно чаще, да и сам ассортимент обширнее. Тут сказывается разница в подходах.

У производителей «масс-сектора» причины могут указываться какими угодно, но основная носит маркетинговый характер. Во-первых, это хороший способ напомнить о себе в СМИ, а во-вторых, широкий модельный ряд подталкивает покупателя к изучению особенностей и различий. А там, глядишь, недалеко и до покупки. Хотя на самом деле конечному пользователю обычно нужен всего один экземпляр устройства — именно такого, который он посчитает оптимальным для себя.

В премиум-сегменте такие «игры» не практикуются. Раз уж новая модель выводится в продажу, она обязана удовлетворить любого потенциального покупателя. Меняться может разве что набор опций, но сами модели выпускаются годами, а порой и десятилетиями без существенных изменений. Поэтому обновление ассортимента в премиум-классе, как было сказано, редкое и интересное событие. Любая новинка в этой области всегда значительно отличается от предшественников, даже если внешне похожа на них.

Осенью 2018 года запланировано поступление на российский рынок двух новых моделей техники от компании Honda — инверторного генератора-«двухкиловаттника» и компактного одноступенчатого снегоуборщика. Обе эти разновидности техники относятся к «лёгким», то есть популярным у частных пользователей, и явно отличаются от ранее предлагаемых моделей со сходными техническими характеристиками. Впрочем, новинки по всем основным параметрам превосходят предшественников. Так что речь идёт не о расширении ассортимента, а о замене в модельных рядах.

Компания Honda — мировой лидер в выпуске компактных инверторных генераторов премиум-класса, предназначенных как для частных пользователей, так и для профессионалов. Такие генераторы всё более востребованы — качество выходящего тока у них сравнимо с «сетевым» и позволяет без опасений подключать к ним даже сложную электронику. Инверторные аппараты, как правило, имеют небольшую мощность — чаще всего 1–3 кВт. Немного, но этого хватает не только «на электронику», но и заодно на питание, к примеру основных бытовых потребителей или лёгких инструментов.

Первый портативный генератор Honda с инверторной технологией был представлен ещё в 1987 году. К середине 1990-х компания выпустила модель EX500 со встроенным микропроцессором для производства синусоидального электрического тока такой же стабильности, как питание в обычной сети. В начале 21-го века компания представила инверторные установки EU 10i и EU 20i мощностью в 1,0 и 2,0 кВт, которые выпускаются уже более 15 лет. Мало того, эти модели фактически стали эталоном портативных генераторов и образцом для копирования другими производителями. Инверторы сейчас предлагают многие компании, однако по компонов-



Статья подготовлена при участии компании «Астари» — официального дилера Honda и лидера по продажам садовой техники и силовой продукции Honda в России

ке и особенностям буквально все эти модели идентичны инверторным «чемоданчикам» от Honda.

Новая модель

Предыдущая модель, Honda EU 20i — инвертор с максимальной мощностью 2,0 кВт, выпускаемый аж с 2001 года. Уникальное явление для электронной техники. Но модель изначально была настолько хорошо продумана, что ни в каких принципиальных изменениях не нуждалась. Однако почти два десятилетия — немалый срок, и в 2018 году появился новый генератор — Honda EU 22i. Внешне он мало отличается от предшественника, почти все изменения относятся к «начинке», то есть двигателю и альтернатору.

Увеличение мощности новой модели на 200 Вт считается одним из самых весомых улучшений с точки зрения пользователя. Хотя может показаться, что различие не так уж велико — всего-то десяток процентов. Но надо учесть, что для новой станции и двигатель, и альтернатор должны быть мощнее. При этом габариты и вес нового генератора остались практически такими же, как и у Honda EU 20i, то есть возросла не просто мощность, а удельная мощность (на единицу веса). А это уже задача совсем другого уровня. Стоит отметить, что у новой станции модернизирован и ряд других элементов.

Для более предметного описания перечислим сначала основные особенности, присущие обоим генераторам, а затем кратко опишем улучшения.

Общие моменты

Корпус станций представляет собой «чемоданчик» с удобной ручкой для переноски. Панель управления расположена на торце корпуса, включает в себя силовые выходы, устройства безопасности и ряд других элементов. Панели на старой и новой моделях ничем принципиально не отличаются (1).

Для подключения потребителей на панели предусмотрены две розетки 230 В и выход постоянного тока 12 В для подзарядки аккумуляторов. Каждый контур защищён отдельным предохранителем. Эти элементы занимают

Honda EU 22i

Бензиновая инверторная мини-электростанция

ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ МОЩНОСТЬ: номинальная — 1,8 кВт; максимальная — 2,2 кВт

НАПЯЖЕНИЕ, СИЛОВЫЕ ВЫХОДЫ: 2×230 В (16 А); постоянный ток 12 В (8,3 А); разъём для параллельного подключения двух электростанций

ДВИГАТЕЛЬ: Honda GXR120; 4-тактный бензиновый 1-цилиндровый воздушного охлаждения, 121 см³; мощность максимальная — 2,7 кВт (3,6 л.с.) при 3600 об/мин

ОБЪЁМ ТОПЛИВНОГО БАКА: 3,6 л

ЁМКОСТЬ МАСЛЯНОГО КАРТЕРА: 0,4 л

ЗАПУСК: ручной

АЛЬТЕРНАТОР: инверторный

УРОВЕНЬ ШУМА, LWA/LpA (7): 89/71 dBA

ВРЕМЯ НЕПРЕРЫВНОЙ РАБОТЫ: 8,2 ч (в экономичном режиме, при ¼ нагрузки); 3,6 ч (в режиме максимальной мощности)

ОСОБЕННОСТИ: система лёгкого старта, тепловая защита от перегрузок, улучшенная система охлаждения, интеллектуальная система адаптации оборотов двигателя к нагрузке Eco Throttle, система полной выработки топлива Fuel Off, защита от низкого уровня масла, двухуровневая звукоизоляция и система гашения вибраций; возможность параллельного подключения двух станций, Euro-5

ГАБАРИТЫ: 512×290×425 мм

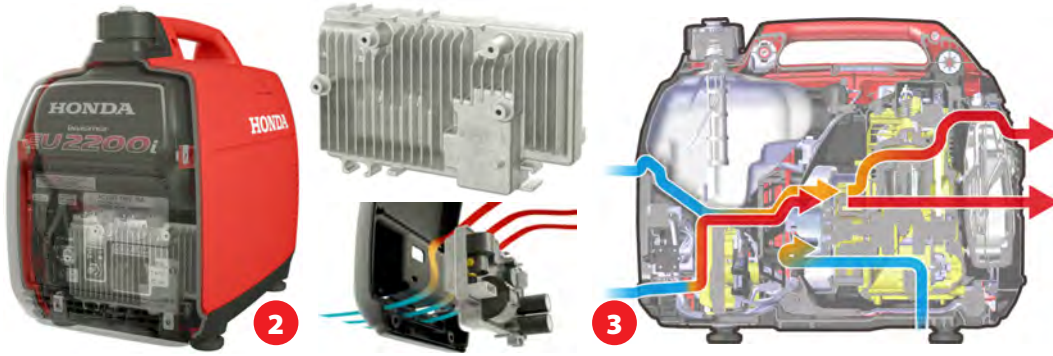
ВЕС: 20,7 кг

НОВИНКА

правую половину панели. На левой находятся выходы для подключения заземления, три светодиода (работы, перегрузки и недостаточного уровня масла в двигателе), переключатель режимов и разъёмы для параллельного подключения. Переключателем выбирают один из двух режимов — экономичный или максимальной нагрузки. При малой и постоянной нагрузке инвертор переключают в экономичный режим. В нём обороты двигателя автоматически регулируются с тем, чтобы альтернатор вырабатывал ровно столько энергии, сколько требуется в текущий момент. Если же речь идёт о подключении мощных потребителей, работающих в прерывистом режиме (например, электроинструментов), выбирается режим максимальной нагрузки.

Оба генератора сохранили крайне низкий уровень шума





Улучшенный доступ к масляной горловине. Фото (6) и (7). Через горловину на этих генераторах масло не только заливают, но и сливают. Операции простые, но требуют некоторой аккуратности. При переполнении картера во время заливки или в процессе слива масло стекает по «язычку» под горловиной и отводится наружу. Однако при неаккуратном обращении оно может попасть внутрь корпуса. На новой модели увеличен размер «язычка» и диаметр горловины, сама она находится ближе к пользователю. В итоге сливать и заливать масло через горловину на новой модели стало удобнее.

Новый защитный кожух шнура стартера. Эта и следующие особенности генераторов тоже можно увидеть «в сравнении» на фото (4) и (5). На предыдущей модели защитного кожуха шнура стартера как такового не было. Со временем, при длительной эксплуатации, это могло приводить к износу (разрыву) шнура, а иногда даже к повреждению корпуса генератора. Установка кожуха устранила данную проблему, значительно увеличив срок службы шнура и в конечном счёте надёжность работы.

В итоге всех этих изменений обновлённая модель самого известного в мире инверторного генератора стала ещё производительнее, но при этом тише и экономичнее, получила важные конструктивные улучшения, позволяющие продлить срок эксплуатации, и сохранила практически те же габариты и вес. Гарантия на генератор составляет два года, причём без ограничения по наработке (моточасам). В Европе Honda EU22i продаётся по цене 1699 евро — такой же, как у его предшественника Honda EU20i, продолжая оставаться одним из лидеров продаж. В России модель появится в сентябре 2018 года, её ожидаемая стоимость пока значительно ниже, чем в Европе, — около 89 990 руб. (на фоне снижения покупательной способности и девальвации рубля после кризиса).



Honda EU 20i

Honda EU 22i

4

5

6

7

во время работы, что вообще мало характерно для бензиновых генераторов. В конструкциях применён специально разработанный глушитель выхлопных газов, а также звукоизолирующий корпус с системой гашения вибраций. Это позволяет размещать устройство совсем близко к дому, рабочему месту или брать его на пикник, не переживая о дискомфорте, вызванном лишним шумом.

Обе модели имеют декомпрессионную систему лёгкого старта, с которой справится даже ребёнок. Параллельное подключение — также интересная особенность моделей. Она пригодится тем, кому может потребоваться больше мощности при сохранении мобильности и лёгкой транспортировки. В китайских копиях генераторов она практически не встречается (для удешевления производства эту функцию «выбрасывают» в первую очередь). С помощью специального кабеля два работающих генератора реально соединить друг с другом. Выходная электрическая мощность, соответственно, удвоится.

Крышка топливного бака генератора снабжена вентиляционным колпачком — после окончания работы достаточно повернуть рычажок на ней, чтобы избежать испарения и разлива топлива при хранении и перевозке устройства. Под крышкой на корпусе предусмотрены отбортовки — чтобы при заправке случайно пролитое топливо не попало на панель управления.

С правой стороны генератора, наверху, находится небольшая съёмная крышка для доступа к свече зажигания. С левой — рукоятка ручного стартера, топливный кран, совмещённый с выключателем зажигания, рычажок воздушной заслонки и съёмная панель для доступа к воздушному фильтру и маслосазливной горловине (через неё же масло и сливают при замене). В общем, и использование, и сервисное обслуживание аппарата не доставляет никаких проблем. Впрочем, на новой модели не только установлены другие двигатель и альтернатор, но и проведён ряд улучшений конструкции, ещё более увеличивающих надёжность и упрощающих обслуживание.

Улучшения в новой модели

Двигатель. Это один из двух основных компонентов любой мини-электростанции. На Honda EU 20i был установлен верхнеклапанный (OHV) двигатель Honda GX 100. Как и генератор, он был представлен компанией в 2001 году и предназначался не только для генераторов, но и для вибротрамбовок. Этот факт уже достаточно говорит о качестве исполнения. Трамбовки — профессиональный инструмент, поэтому двигатель рассчитан не только на частное, но и на коммерческое применение.

Сейчас история полностью повторяется. В этом году компания Honda представила

новый двигатель Honda GXR120, предназначенный для использования, в частности, на вибротрамбовках. Именно он и установлен на новых моделях генераторов.

Этот двигатель имеет верхнее расположение распредвала (ОНС) и чугунную гильзу цилиндра — для увеличения ресурса. В сравнении с Honda GX 100 новый двигатель имеет больший объём (почти на 25 см³), более высокую мощность (2,7 кВт против 2,1 кВт при 3600 об/мин), но за счёт более современной конструкции новинка экономичнее примерно на 6% и при этом соответствует стандарту Euro-5.

Альтернатор. Второй важнейший компонент мини-электростанции. Как раз от него зависит мощность генератора и множество других параметров. На альтернаторе Honda EU22i модернизирована конфигурация статора и ротора, применены более мощные и более тонкие магниты, а также увеличено количество слоев обмотки. В результате альтернатор стал мощнее без увеличения веса.

Инвертор. Новый встроенный цифровой микропроцессор, контролирующий идеальную синусоиду тока, совмещён с автоматическим регулятором напряжения, который подстраивается под изменение нагрузки быстрее большинства моделей конкурентов. Оба компонента сопряжены с охлаждающим радиатором со встроенным датчиком теплозащиты, что значительно повышает защиту при перегрузках и увеличивает срок службы генератора (2).

Улучшенная вентиляция корпуса. Внешне корпуса моделей Honda EU20i и EU22i почти не отличаются, но у новой модели есть дополнительные вентиляционные отверстия для улучшения системы охлаждения (3). Эти на первый взгляд незначительные изменения позволяют добиться большего охлаждения инверторного блока, восприимчивого к теплоте, и обеспечить тем самым стабильность параметров тока и долговечность эксплуатации всей системы, в особенности при перегрузках.

Новая функция — принудительная выработка топлива. Различия видны на фото (4) и (5).

При долгом (свыше 10 недель) хранении в баке топливо портится — разлагается, его качество ухудшается. Использование такого топлива чревато ухудшением работы и даже полным отказом в работе оборудования. На новой модели топливный кран имеет отдельное положение, в котором возможна полная выработка всего топлива из бака. Это упрощает постановку техники на долгое хранение и позволяет обеспечить стабильную работу оборудования в течение всего срока эксплуатации.

...новинка номер два

Вторая интересная новинка 2018 года от Honda — компактный одноступенчатый снегоборщик. Вообще говоря, обычно такие модели не могут похвастаться большим количеством «изюминок». В сравнении с двухступенчатыми разновидностями они очень просты и почти всегда мало отличаются друг от друга. Но к моделям от Honda это не относится.

Новинка была анонсирована в конце прошлого, 2017 года. Начало продаж в России запланировано к началу нового зимнего сезона, то есть на конец августа — начало сентября 2018 года.

В последнее время подобную технику для уборки снега принято называть снегоборщиками. Хотя более правильное их название — снегоотбрасыватели: оно более точно отражает рабочий процесс. Снег куда-то не убирается — он просто отбрасывается на несколько метров от расчищаемой территории. Также для подобных машин сейчас всё более популярным становится разговорный термин: «снежник». Впрочем, как их ни называй, суть от этого не изменится: «снежники» способны значительно упростить и ускорить работы по очистке территорий от снега. Компания Honda предлагает несколько разновидностей подобных машин, в основном — двухступенчатых, предназначенных для профессиональной уборки больших территорий. Причём в этой категории у Honda есть как относительно простые модели, так и высокопроизводительные аппараты, вообще не имеющие аналогов в мире (например, модели с гибридной технологией).

Одноступенчатые снегоотбрасыватели обычно применяются в условиях частных загородных хозяйств, на относительно небольших участках. Их преимущества — компактность и невысокая цена, а также возможность полной очистки снега до твёрдого покрытия. Уборка производится мягким резиновым шнеком, который не способен испортить твёрдую поверхность или испортиться сам от контакта с твёрдыми предметами. Есть и недостаток — одноступенчатые модели способны качественно убрать только рыхлый снег, эффективность работы со слежавшимся невелика. Чаще всего такие машины — электрические, бензиновые предлагаются значительно реже.

Ранее предлагавшаяся в России модель Honda HS 550 EA, и новая модель — Honda HS 750 EA.



Honda HS 550 EA



Honda HS 750 EA

Одноступенчатый шнековый снегоотбрасыватель

ДВИГАТЕЛЬ: Honda GC 190; ОНЧ; 187 см ³
МОЩНОСТЬ: номинальная — 3,9 кВт (5,3 л.с.) при 3600 об/мин; максимальная — 4,4 кВт (6,0 л.с.)
ЗАПУСК: ручной
ТРАНСМИССИЯ: несамостоятельный
ПАРАМЕТРЫ ОЧИСТКИ: ширина — 500 мм; высота — до 300 мм
ДАЛЬНОСТЬ ВЫБРОСА (макс.): 12 м
УГОЛ ПОВОРОТА ЖЁЛОБА: 204°
ОБЪЁМ ТОПЛИВНОГО БАКА: 1,1 л
ВЕС: 37,5 кг
ОСОБЕННОСТИ: гладкий резиновый шнек; дистанционная регулировка направления и дальности выброса; складывающаяся рукоятка управления
НОВИНКА

Новинка приходит на смену одноступенчатому «снежнику» модели Honda HS 550 EA, который поставлялся в Россию до 2016 года. Honda HS 750 EA при тех же параметрах обработки значительно отличается от него. Фактически это совершенно разные модели. Разнятся они буквально всем — у новинки изменился дизайн, применены колёса большего радиуса, улучшилась система управления и самое главное — установлен абсолютно другой двигатель (Honda GC 190 вместо GC 160). Рабочий объём Honda GC 190 почти на 30 см³ больше, сам двигатель на 1 «лошадку» мощнее, но при этом работает тише предыдущего.

Новая модель проще в управлении, более эффективна при работе с тяжёлым слежавшимся снегом и к тому же занимает минимум места при хранении — её рукоятка легко складывается. Обороты двигателя (и шнека) фиксированы — это тоже отличие новинки от Honda HS 550 EA. Смысла в их регулировке для снегоборщиков, по большому счёту, нет.

Ещё одна оригинальная особенность новинки — стержень для очистки машины от снега, закреплённый на рукоятке. На двухступенчатых «снежниках» подобный стержень-лопатка всегда входит в комплект и крепится над кожухом шнека. А вот на одноступенчатых машинах их ранее не предусматривали в принципе.

Показатель дальности и высоты выброса у модели HS 750 — самые лучшие в своём классе — до 12 и до 4,1 метра соответственно. Производительность работы, по оценке компании, — до 50 тонн снега в час. По этому параметру, как и по ширине обработки, новая модель лишь немногим уступает лёгким двухступенчатым снегоборщикам, но при этом конструктивно гораздо проще, легче и, разумеется, дешевле их. Важное отличие новинки от модели HS 550 EA — система управления направлением и дальностью выброса. Тут надо сказать, что для одноступенчатых машин характерно упрощённое исполнение этих узлов: почти всегда, чтобы изменить эти параметры, надо останавливать машину и вручную менять положение дефлектора или жёлоба. Впрочем, на Honda HS 550 EA эта процедура была немного упрощена — регулировку можно было проводить, не покидая рабочее место, а взявшись за П-образную штангу, прикреплённую к дефлектору. У Honda HS 750 EA для производства этих регулировок применены рычаги с тросовым управлением, закреплённые на рукоятке. Разумеется, это гораздо удобнее. Стоит заметить, что в Европе продаются две разновидности Honda HS 750, модификаций ЕМА и ЕА. Более простая версия, модель Honda HS 750 ЕМА, регулировок жёлоба не имеет. В России будет продаваться только самая комфортная для пользователей версия.

И конечно же, любая продукция Honda не относится к разряду «недорогих». Это техника премиального класса, рассчитанная на долгие годы безупречной службы. В Европе данная модель стоит 1099 евро. Точная рекомендуемая розничная цена в России пока не определена, но ориентировочно она будет составлять от 70 000 до 77 000 рублей.

Видно, что снегоборщики значительно отличаются друг от друга



Honda HS 750 EA