



Green Field Pro-6,5HP

VS.

Green Field LT 168 FE-1



Green Field LT 168 FE-1/Pro-6,5HP

Бензиновые двигатели для садовой и силовой техники

ПРИМЕНЕНИЕ: культиваторы, мотоблоки, генераторы, гоночные карты.

ТИП: бензиновые 1-цилиндровые 4-тактные воздушного охлаждения с верхним расположением клапанов и горизонтальным коленвалом

РАБОЧИЙ ОБЪЁМ: 196 см³

ДИАМЕТР ЦИЛИНДРА/ХОД ПОРШНЯ: 68/ 45 мм

СТЕПЕНЬ СЖАТИЯ: 8,5:1

МОЩНОСТЬ (номинальная/максимальная): 5,8/ 6,5 л. с.

КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ (макс.): 13,2 Н*м

ЗАЖИГАНИЕ: транзисторно-магнитное

ЗАПУСК: тяговый трос, электростартер (LT 168 FE-1)

ОБЪЁМ ТОПЛИВНОГО БАКА: 3,6 л

ОБЪЁМ КАРТЕРА: 0,6 л

ПОТРЕБЛЕНИЕ ТОПЛИВА: 360 г/кВт/ч

ГАБАРИТЫ: 400×330×355 мм

ВЕС: 15,0 кг

В статье представлены моторы марки Green Field из двух линеек — бытовой LT и профессиональной Pro. Для наглядности мы взяли два аналогичных по характеристикам двигателя — верхнеклапанные «4-тактники» с рабочим объёмом 196 см³ и максимальным крутящим моментом 13,2 Н*м. Если рассматривать заявленные производителем характеристики, то разница лишь в наличии электростартера у мотора из серии LT. Профессиональный оборудован только тяговым тросом.

Конструктивно оба мотора представляют собой копии двигателя Honda GX 200 — их в огромных количествах делают в КНР на многих предприятиях. Однако качество исполнения может быть разным в зависимости от того, на каком из предприятий выпущен тот или иной образец.

В случае с Green Field можно сказать, что обе линейки сделаны весьма прилично (что для Китая не редкость), с достаточно хорошим качеством. Но при внимательном рассмотрении найти отличия можно — именно они и определяют, относить движок к «бытовому» или к «профи».

Есть разница и в качестве покраски топливных баков. У LT (слева) оно явно ниже, следовательно, выше вероятность, что со временем в местах сколов появится коррозия



Воздушные фильтры однотипные, но просматривается разница в конструкции пластиковых кронштейнов фильтров...



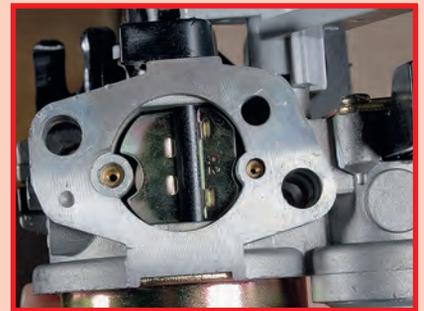
... а вот и отличия. У мотора из серии Pго пластиковое литьё более аккуратное, с меньшими зазорами, да ещё и резиновое уплотнительное кольцо заложено в буртик между двумя деталями. Значит, качество фильтрации воздуха у Pго выше, он работает в более благоприятных условиях — вот одна из предпосылок для большего моторесурса



Прокладки клапанных крышек. У Pго (слева) она изготовлена из более качественного и дорогого материала



Сетчатые фильтры на горловине топливного бака. Слева — Pго, справа — LT. У Pго внутренний объём больше, проще заливать топливо, и сетка закреплена в пластиковой обойме более надёжно



Ещё одно отличие, заметное невооружённым глазом. На фото показаны воздушные заслонки карбюратора в полностью закрытом положении. Видно, что у двигателя из серии LT (верхнее фото) оставшийся зазор заметно больше, чем у Pго. На практике это может проявляться как затруднённый (по сравнению с Pго) запуск холодного двигателя в сырую или холодную погоду, когда для запуска требуется обогащённая смесь. У Pго за счёт более полного перекрытия воздушного канала более широкий диапазон регулировки качества топливной смеси, значит, и заводиться он будет легче. Впрочем, для культиватора или мотоблока, например, этот момент не слишком принципиален, всё-таки в дождь и морозы этой техникой не пользуются (если только вы не чистите им снег и не возите грузы круглый год). А вот в случае с генератором уже есть над чем задуматься.

На запуск горячего двигателя эта заслонка не влияет



Просматривается запрессованная в блок чугунная гильза цилиндра. Она не сменная, но всё равно её наличие существенно увеличивает моторесурс



Боковая крышка двигателя с подшипником коленвала