

Итальянские премьеры **Suzuki**

Андрей Великанов

На пороге своего 50-летнего юбилея японская компания Suzuki Motor Corporation провела на озере Маджиоре (около часу езды от Милана) тест-премьеру своих новых двигателей серии Lean burn. На этот раз вниманию европейской прессы были представлены DF 25A и DF 30A. И это уже не удивительно, ведь на сегодняшний день, пожалуй, только Suzuki постоянно радует водномоторников реальными новинками в малых моторных классах.

Забегая вперед, скажу, что на этот раз журналистам удалось покататься сколько душе угодно и, соответственно, сделать более качественную оценку этих движков.

На встречу с прессой прибыли не только руководитель Европейского маркетингового офиса морского направления Suzuki Motor Corporation

– Масахиро Ямамото, но и группа японских инженеров во главе с начальником этого департамента Киёми Кигичи.

Господин Ямамото (кстати, он принимал самое деятельное участие во всех последующих покатушках) вначале громко зачитал приветственное послание от президента корпорации

50th
1965-2015
Anniversary
 SUZUKI





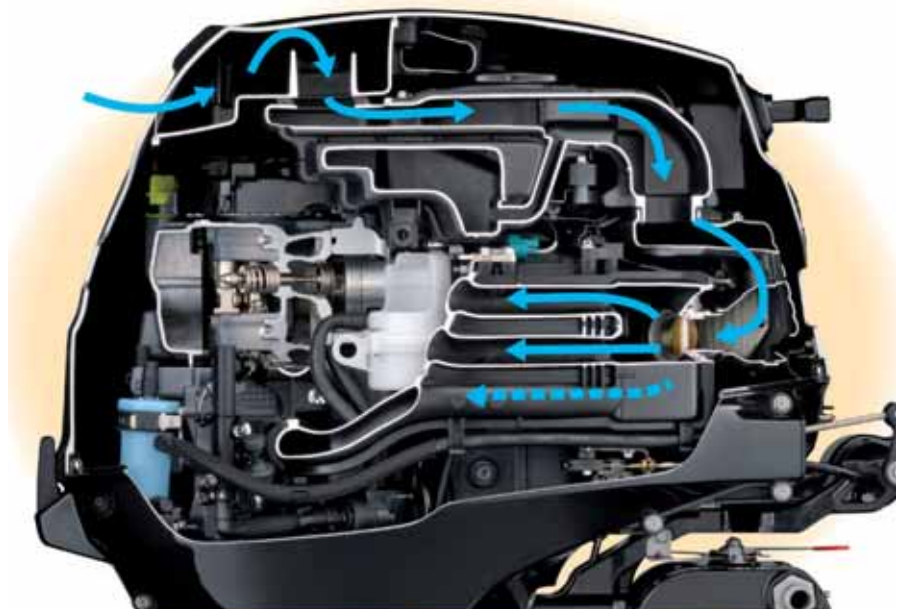
Осами Судзуки, а затем познакомил пишущую братию с общим положением дел на планете S.

Несмотря на кризис и провалы в отдельных странах (США), дела Suzuki в мировом масштабе идут довольно неплохо, и в 2013 году продажи выросли на 29,9% по сравнению с годом предыдущим.

Основанная Мичио Судзуки в городе Хамамацу (1909) Suzuki Loom Works (с 1954 – Suzuki Motor Co) сегодня работает в шести моторных направлениях: мотоциклы, автомобили, подвесные моторы, моторизованные инвалидные коляски, электрические инвалидные коляски, промышленное оборудование. В структуру этой мировой корпорации входит 137 различных предприятий, включая 6 японских заводов.

Морское направление Suzuki возникло в 1965 году, когда мир увидел первый двухтактный подвесной мотор D55 мощностью 4 кВт. В 2014 модельный ряд их подвесников уже простирается от портативной малютки DF 2.5 до сверхмощного DF 300AP. Не забывают в Хамамацу (здесь до сих пор расположен головной офис компании) и о двухтактниках – как известно, в прошлом году на российском рынке появились новые Suzuki DT 9.9A/DT 15A (см. «КиЯ» №245).

Нынешняя европейская премьера



была посвящена совершенно новым четырехтактным двигателям мощностью 25 и 30 л.с. Правда, на десерт журналистам еще показали супердлинный DF 2.5 (в первую очередь предназначенный для любителей паруса), DF 40A белого цвета и новое дистанционное управление.

Киёми Кигичи подробно рассказал о том, что скрывается под элегантными черными колпаками.

Во-первых – 490 см³, во-вторых – рядный трехцилиндровый блок. Новые модели весят всего 62 кг, что значительно меньше, чем у конкурентов в этом классе. Японцы конкретно их

не назвали (впрочем, как и не раздали результатов презентации ни в печатной, ни в электронной формах), но на схеме обозначили две цифры – 71 и 79 кг. Также были официально озвучены цифры максимальной скорости – 45.1 км/ч (конкуренты – 42.9 и 43.7) и ускорения от 0 до 50 м – 8 секунд (конкуренты – 8.3 и 8.6).

Но главная изюминка новых «суз», конечно, заключалась в экономичности, ведь, по словам главного инженера, прожорливость новых движков на 15% меньше, нежели у их модельных предшественников. В наше время, для бережливого европейца этот ню-



Масахиро Ямамото – глава Европейского маркетингового офиса Suzuki Motor Corporation



анс может стать решающим фактором в выборе подвесного мотора.

Все вышеперечисленное Кигичи-саном было достигнуто благодаря новым технологическим решениям – в первую очередь за счет применения в двигателях системы

контроля впрыска топлива (lean burn – работа на обедненной смеси). Из других новаций следует отметить установку на распределительном валу коромысел с внутренними подшипниками, смещение коленчатого вала в сторону от центра цилиндров, оригинальный воздухозаборник, где многие металлические части теперь заменены композитными, изготовленными по сверхсекретным нанотехнологическим рецептурам.

Первое знакомство «тет на тет»

Тесты порадовали тем, что организаторы подобрали самый широкий выбор плавсредств (причем

от производителей Старого света), на транцах которых в ближайшее время могли затарахтеть новые «сузучата». Как и прежде, когда два года назад в Берлине состоялась премьера движков мощностью 15 и 20 л.с., и в Италии упор был сделан на надувные борты. Для полной картины не хватало только понтонов, достаточно популярных теперь во многих европейских странах.

С первого взгляда на новинки, сразу бросается в глаза наличие блока световых индикаторов (температура, масло, состояние двигателя), загорающих в случае какой-то неисправности.

Удивила и податливость ручного стартера, как и на четырехтактной пятнашке, завести разогретый движок «25-ки» можно не вставая с банки и сидя к транцу боком.

Но, как и два года назад, на румпеле мы вновь не увидели отметки Start. Может, конечно, западный покупатель вначале досконально изучает инструкцию, а потом идет на водоем, но вот наш соотечественник обязательно сперва зальет свечи бензином и только потом с грехом пополам убедится, что при заводке следует поворачивать ручку в крайнее правое положение.

Двигатели работают невероятно



тихо, и практически отсутствует какая-либо вибрация.

Все лодки были оборудованы приборами, позволяющими измерять скорость, обороты коленчатого вала и расход топлива (кроме Suzumar и Suzukino, где в первом случае не работал датчик «прожорливости», а во втором – скорости).

Из приведенной ниже таблицы вы сможете составить мнение о профпригодности того или иного корпуса к новым движкам Suzuki. Максимальная скорость была достигнута на итальянском РИБе длиной 4.5 м (впрочем, как и наибольший расход топлива).

Заметим, что наши показатели в этом случае даже немного превысили полевые испытания с полигонов Suzuki Marine.

Без соответствующей загрузки ставить эти движки на надувнушки (особенно Zodiac размером 3.70) было некоторым безрассудством, поэтому и очереди на тест-драйв этих бортов в день испытаний в Италии совсем не наблюдалось.

Но, в целом, несомненно, что новинки Suzuki Marine, которые появятся уже в середине нынешнего лета, завоюют признание публики.



Результаты испытаний новинок от Suzuki

Лодка / мотор / винт	Скорость, км/ч / расход, л/ч (при 4700 об/мин)	Скорость, км/ч / расход, л/ч (при 5900 об/мин)	Скорость, км/ч / расход, л/ч (при 1000 об/мин)
Suzumar 420 AL / DF 25AS (Китай, 4.20 м). ПВХ, 93.7 кг + 225 кг Винт 10 ¼ × 10	28.5	37.7	Н.Д.
Zodiac Futura Mark II / DF 25AL (Франция, 3.70 м). ПВХ, 97 кг + 225 кг Винт 10 ¼ × 10	30.6/4.1	41.5/8.3	3.2/0.3
Suzukino XRC380 / DF 25ARS (Италия, 3.80 м). РИБ, 160 кг + 225 кг Винт 10 ¼ × 10	4.1	8.3	-/0.3
ZAR ZF3 / DF 25ATL (Италия, 3.35 м). РИБ, 210 кг + 225 кг Винт 10 ¼ × 10	32.4	41.5	Н.Д.
Prins 475 open / DF 25ARL (Голландия, 4.75 м). Пласт., 400 кг + 85 кг Винт 10 ¼ × 10	23.4/4.1	35.6/8.3	3.3/0.3
Linder 445 Sportsman catch / DF 30ATL (Швеция, 4.50 м). Алюм., 230 кг + 225 кг Винт 10 ¼ × 12	30.4/5.6	36.7/9.3	3.6/0.3
BWA Sport 15 / DF 30ATS (Италия, 4.50 м). РИБ, 210 кг + 85 кг Винт 10 ¼ × 12	33/5.3	45.5/ 10	3.2/0.3



Фото автора, Саймона Эверетта и компании Suzuki