

# Премьеры сезона: **Suzuki DT 9.9A** и **Yamaha 9.9G**

**Андрей Великанов**



Несмотря на сумбурную политическую обстановку, российские экономические реалии очень даже беспокоят зарубежных моторостроителей. Особенное внимание акул капитализма приковано к сегменту до 15 л.с., где наш рынок ежегодного потребления оценивается примерно в 30 000 подвесных моторов.



**Д**о прошлого года гранды мировой индустрии могли соревноваться друг с другом только за счет снижения цены, ибо ничего особенно нового на рынке «малышей» за последнее десятилетие выпущено не было. Но в июле 2013 произошло эпохальное событие, когда в Петербурге прошла мировая премьера Suzuki Motor Corporation («КиЯ» №245), где были представлены два новых двигателя – DT 9.9A/DT 15A. Причем ма-



**Suzuki DT 9.9 A**



лый брат легко переделывался в большего (заменой лепесткового клапана) всего за 200 рублей.

Творческий порыв моторных энтузиастов из Хамаматсу был глубоко изучен на Yamaha Motor Co., и как бы неожиданно и без всякой маркетинговой помпы в книжке Yamaha product information guide 2014 появилась новинка – Yamaha 9.9 G\*. Где в сноске под звездочкой значилось: «исключительно для России».



**Yamaha 9.9 G**





Нам удалось в течение месяца активно покатать эту «Ямаху» и младшего «Сузуки», и мы рады поделиться с вами первыми впечатлениями от их эксплуатации.

Начнем с инструкций – у обоих двигателей они написаны достаточно грамотно и логично, вроде полностью закрывая все вопросы по эксплуатации и ремонту. В техпаспорте у Suzuki почти целая страница уделена бензиновым смесям, в то время как у Yamaha этому вопросу уделен всего один параграф.

Шильды на двигателях свидетельствовали, что Yamaha рожден в Японии, а вот Suzuki был сделан в Таиланде.

Перевозка двигателей в малолитражке практически одинакова – Yamaha чуть меньше по габаритам, Suzuki же на 3 кг легче. Зато переносить «сузу» значительно удобнее, благодаря наличию шарнирной ручки.

Блок управления нам понравился больше у Yamaha, где разъем подсоединения топливного бака вынесен слева от румпеля, кнопка остановки двигателя разместилась на румпеле, практически рядом с рычагом переключения передач.

У Suzuki же все было в одном месте, где под переносной ручкой был еще фиксатор откидки ноги мотора (у Yamaha он на противоположной стороне от румпеля).

Примечательно, что у Yamaha есть и двухконтактный электрический разъем на 12 вольт. Впрочем, ничего но-

Топливо	Масло	Обкатка и эксплуатация	Свечи	Цилинд.
<b>Suzuki DT 9.9 A</b>				
Не ниже 91, можно смеси, содержащие до 10% этанола	TC-W3 (25:1) затем (50:1)	5 ч	NGK BR7HS-10	2
<b>Yamaha 9.9 G</b>				
Не ниже 90, можно смеси, содержащие до 10% этанола	TC 0W3 (25:1) затем (50:1)	10 ч	NGK BR7HS-10	2



вого у модели G мы не отметили, все эти вещи были и на старых модификациях. Чтобы форсировать мотор, владельцу надо лишь на 180 градусов повернуть стопорный винт, пять секунд работы.

Из новшеств у Yamaha прямо на колпаке появилась наклейка о пятилетней гарантии на подвесной мотор.

В процессе эксплуатации оба двигателя вели себя практически одинаково, и если Suzuki выдавал немного луч-





Передат. число	Ø цилинд., ход поршня, мм	Рабочий объем, см <sup>3</sup>	Максим. мощность, л.с. / кВт	Рабочий диапазон, об/мин
<b>Suzuki</b> 1.92:1	59.0 × 52.0	284	7.3 / 11	4500–5500 4800–5600
<b>Yamaha</b> 2.08:1	56.0 × 50.0	246	7.3 / 11	4500–5500
Транспортировочные размеры, мм		Вес, кг	Цена	
<b>Suzuki</b> – 1060 × 500 × 340		33	–	
<b>Yamaha</b> – 1040 × 480 × 290		36	–	

шие скоростные показатели, то Yamaha вела себя значительно тише (особенно на холостых оборотах). В режиме малого хода (что часто используют рыбаки при ловле на дорожку) Suzuki оказался менее «воноющим».

Исходя из приведенных данных и первых ощущений – по рабочим характеристикам и эксплуатационным качествам двигателя практически идентичны, и оба мотора несомненно будут востребованы на отечественном рынке. По мере возможностей мы будем следить за эксплуатацией и ремонтнопригодностью обоих моторов.

Замеры скорости на лодке Dingo 34F (вес 54 кг), км/ч

Нагрузка, кг	85	160	225	325
<b>Suzuki</b> , винт 9 ¼ × 10	41	39	38	34
<b>Yamaha</b> , винт 9 ¼ × 10 ½ -J	41	38	37	33

Уровень шума, дБ (холостой ход / полные обороты)

<b>Suzuki</b>	67.2 / 78.1
<b>Yamaha</b>	61.4 / 76.8

**ТЕСТ**  
**Кия**



Однако следует сразу предостеречь потенциальных покупателей от роковой ошибки – если самостоятельно форсировали двигатель, то вы должны его ставить на транец, рассчитанный не менее чем на 15 л.с.! В этом мы смогли воочию убедиться, когда установили нашу «заряженную» Yamaha на корпус пластиковой лодки «Лиман», рекомендованной к использованию с 10-сильным ПЛМ. Результат оказался плачевным – на прямой и практически в штилевую погоду на скорости чуть за сорок лодка перевернулась.

**YAMAHA** ПЛАНЕТА ЛОДОК

**СКИДКИ. ЛЕТНИЕ. ТВОИ.**

**НА ЛОДКИ, ТЕХНИКУ, АКСЕССУАРЫ, ЗАПЧАСТИ И СЕРВИС!**

**YAMAHA-ЦЕНТР** Санкт-Петербург, Львовская ул., 10; Тел.: +7 (812) 64-703-64

**ПЛАНЕТА ЛОДОК** Санкт-Петербург, В.О., Средний проспект, д. 86; Тел.: +7 (812) 703-52-50

[www.petrosset.ru](http://www.petrosset.ru) [www.yamaha.spb.ru](http://www.yamaha.spb.ru)