

Самый сильный четырехтактник

В этом подлунном мире все проходит – и слава, и почести, и ... Остается только память. О новом «Suzuki DF300» останется память как о первом 300-сильном подвесном моторе в истории четырехтактных силовых агрегатов.



Шутки шутками, но «DF300» действительно сегодня пока единственный четырехтактный подвесной мотор мощностью 300 л.с. Рабочий объем новинки, официальная презентация которой прошла в августе этого года в Швеции, составляет ни много ни мало – 4028 см³. Столь внушительный рабочий объем (к примеру, у предшественника «DF250», как и всей серии «Suzuki» мощностью 200–250 л.с. он составляет 3600 см³) говорит о том, что это не просто усовершенствование прежних моделей, а скорее, новая разработка с учетом наработок и инженерных находок, родившихся в ходе создания предыдущей менее мощной серии. Четыре литра рабочего объема позволяют предположить сравнительно небольшую нагруженность элементов силового агрегата, что в итоге должно способствовать увеличению ресурса. Подобный ход инженеры «Suzuki» уже отработали на серии «Big Block», и, судя по отзывам, «большой блок» себя оправдал полностью.

Но вернемся к новинке. Помимо большой мощности и солидного рабочего объема силового агрегата у «DF300» множество всяких «наворотов», способствующих не только достижению максимальной мощности,

но также экономии топлива, ликвидации резких пиков крутящего момента, а также удобству установки на катера различной конструкции.

Прежде всего надо сказать о новой системе управления мотором, которая базируется исключительно на электронике и не требует установки кабелей. Электронная система управляет подачей топлива и переключением режимов трансмиссии посредством подачи сигнала от рукояток управления на электронный блок. Причем количество моторов может варьироваться от одного-двух до... «сколько угодно». Главное, чтобы было место, где можно разместить рычаги управления. Поэтому и контрольная панель (панели) управления мотором (моторами) поставляется в различных версиях, в соответствии с их количеством. Разумеется, на панелях для двух или трех моторов предусмотрена система синхронизации их оборотов.

Многофункциональные тахометр и спидометр имеют большое меню, алгоритм «перелистывания» которого до-

статочно прост, и некоторая сложность возникает только в первые моменты общения с ними.

Тяга (крутящий момент) мотора подправлена при помощи фирменной «фишки» «Suzuki» – VVT (Variable Valve Timing), которая позволяет изменять режим работы систем впуска/выпуска в зависимости от оборотов коленчатого вала. «Электронные мозги» подбирают оптимальные моменты времени и высоту открытия/закрытия клапанов.

Для более качественного и равномерного поступления воздуха конструкторы на новом моторе использовали «длинный путь подачи», который обеспечивает более равномерное заполнение камеры сгорания, что в результате приводит к увеличению мощности и повышению плавности работы мотора.

Воздух также проходит долгий путь в хитрых лабиринтах воздухозабора капота, оснащенного сепаратором, задача которого – отделить влагу из поступающего воздуха.

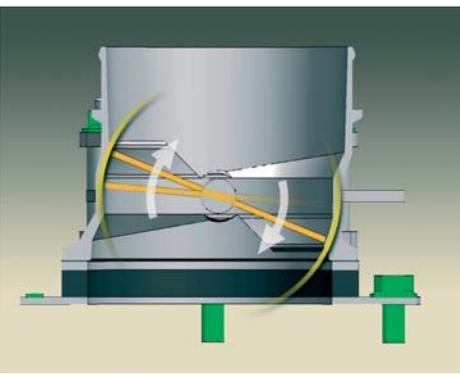
Специально для «DF300» в недрах «Suzuki» была разработана нижняя



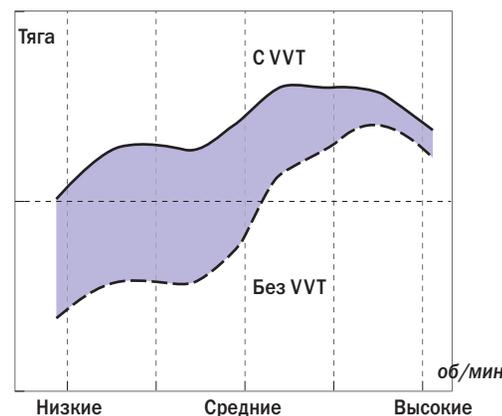
«Длинный выпуск воздуха»



«Сферический» дроссель



Зависимость тяги двигателя от работы VVT



Некоторые технические данные мотора «Suzuki DF300»

Двигатель	4-тактный, ДОНС, 24 клапана
Система питания	Распределенный последовательный электронный впрыск топлива
Высота транца, мм	X: 635, XX: 762
Вес, кг	X: 274, XX: 279
Кол-во цилиндров (угол развала)	V6 (55°)
Рабочий объем, см ³	4028
Диаметр × Ход поршня, мм	98×89
Максимальная мощность, л.с.	300
Диапазон макс. рабочих оборотов, об/мин	5700–6300
Объем масла, л	8.0
Система зажигания	Полностью транзисторная
Передачное число	2.08:1
Трансмиссия	«Вперед»–«Нейтраль»–«Назад» (электронная)



часть дейдвуда, в которой находится редуктор. Пройдя длительные испытания в специальном бассейне, эта деталь считается сегодня самой совершенной с точки зрения гидродинамики и позволяет благодаря своим размерам не только экономить топливо за счет снижения сопротивления набегающему потоку, но и проще устанавливать два и более моторов на одном судне.

Более эффективной работе двигателя способствует и новая сферическая форма кожуха дроссельной заслонки, создающая для потока воздуха наиболее благоприятные условия, особенно в режиме малых оборотов.

Более качественную топливно-воздушную смесь помогает готовить специальный охладитель топлива, благодаря которому достигается оптимальное смешивание порций бензина и воздуха.

Большинство процессов, происходящих в силовом агрегате, управляются 32-битным ЕСМ, который одновременно отвечает за работу распределенной последовательной системы электронного впрыска (Multi Point Sequential Electronic Fuel Injection).

Мощный генератор, работающий, разумеется, в режиме 12 В и выдающий ток 54 А, бесперебойно снабжает потребителей электроэнергии самого

мотора и катера. Генератор устроен таким образом, что уже при 1000 об/мин коленчатого вала двигателя с него можно снимать примерно 38 А. Этого тока, в принципе, должно с избытком хватать для питания всех его основных потребителей.

Мотор предназначен для установки, в первую очередь, на быстроходные катера для рыбной ловли, а также на катера используемые специальными службами.

И. В.

Информация предоставлена официальным дистрибьютором «Suzuki Marine» компанией «Stingray».

А В И А Ц И О Н Н Ы Е Т Е Х Н О Л О Г И И А В И А Ц И О Н Н Ы Й П О Д Х О Д

катер Пегас
от 220 000 р.

Эйрслот-6, 4x2, 2м
ПЛМ от 70 до 250 л.с.

Казанский Судостроительный Завод

Разработка и производство изделий из стеклокомполитов (катеров, лодок, модульных причалов)

т. (843) 512-00-16
516-82-07, 516-82-08
www.kazanboats.ru

катер Пегас
от 190 000 р.

Эйрслот-6, 4x2, 2м
ПЛМ от 70 до 250 л.с.

Диана 1-01
15 550 р.

тримаран 3x1м

Казанка 5М4
от 150 000 р.

Каютная модификация Казанки 5М4 (возможна продажа комплекта для достройки)

Диана 2-01
от 26 900 р.

тримаран 1,3x4,2м

Понтон
26 910 р.

понтон для модульных причалов 2,7x1,8 м

д о с т а в к а п о Р о с с и и