

«Suzuki DF300»: набравши силы, прибавил и ума

Не исключено, что в скором времени столь же спокойно, без ажиотажа будет восприниматься и «Suzuki DF300», ставший главным «фирменным блюдом» ежегодной дилерской встречи, проведенной в конце сезона на Волге неподалеку от Самары компанией «Stingray», официальным дистрибьютором продукции «Suzuki». Однако на тот момент этот мотор был рекордсменом, отсюда и повышенное внимание, проявленное к нему как участниками встречи, так и сторонними наблюдателями.

Надо сказать, что и масштабы самого мероприятия год от года неуклонно растут. В нынешнем сезоне был установлен очередной рекорд – во встрече приняли участие представители 58 компаний, являющихся дилерами «Suzuki». «География», охватывающая обширную территорию страны от Питера до Красноярска с запада на восток и от Салехарда до Сочи с севера на юг, тоже вызвала определенный оптимизм, поскольку не ограничивалась одними крупными городами со «столичными» амбициями.

Встреча, проходившая большей частью в исключительно неформальной обстановке и окружении волжских красот (в качестве «базы» был задействован круизный лайнер «Капитан Пушкарев»), позволила представителям разных регионов не только обменяться опытом, но и получить информацию о производственной и деловой политике «Suzuki» из первых рук – от руководства компании «Stingray». В частности, ряд вопросов, интересующих как дилеров, так и конечных потребителей, был связан с мощностным рядом и приоритетом четырехтактников.

Общеизвестный факт, что корпорация «Suzuki» на протяжении уже целого ряда лет неуклонно возглавляет «гонку мощностей» в производстве четырехтактных подвесников и по-прежнему в лидерах в этой области – до сентября ее 300-сильная новинка оставалась самым мощным в мире мотором, принадлежащим к данной категории. (Официально она была представлена в прошлом году, но ее полномасштабным проникновением и на мировой, и на российский рынки фактически ознаменовался лишь нынешний сезон). Между тем, в

Многие наверняка припомнят, что еще шесть-семь лет назад даже 150-сильный лодочный мотор считался настоящим монстром, а четырехтактные подвесники относились к дорогостоящей экзотике. Кто бы тогда мог подумать, что мощные четырехтактники очень скоро станут обыденностью, прочно отвоевав львиную долю лодочного рынка не только за рубежом, но и в России?

нашей стране по-прежнему пользуются устойчивым спросом относительно маленькие моторчики, в том числе и двухтактные.

Представители «Stingray» подтвердили, что в последнее время «Suzuki» действительно делает основной упор прежде всего на большие (от 40 л.с.) четырехтактные моторы и разработкой новых двухтактников с недавних пор не занимается, но снимать с производства существующие двухтактные модели при этом пока не планирует.

Ряд дилеров, особенно заинтересованных в мощных моделях, подняли вопрос о квотах – по их словам, некоторые заявки на поставку техники, подаваемые дистрибьютору, зачастую урезаются, что не позволяет полностью удовлетворить спрос. Ответ «Stingray» тоже базировался на соотношении спроса и предложения – хотя «Suzuki» неуклонно наращивает производственные мощности (примерно на 15–20% в год), спрос на моторы мощностью выше 40 л.с. на европейском рынке растет значительно быстрее, что и вынуждает вводить квоты на определенные модели.

Большой ин-

терес вызвал такой «политический» момент, как открытость сотрудничества «Suzuki» с независимыми производителями и импортерами лодок, что предоставляет широкие возможности в первую очередь отечественным верфям, число которых продолжает увеличиваться как в признанных водно-моторных центрах, так и на периферии.

Но наиболее интересной частью мероприятия стала, конечно, подготовленная организаторами обширная испытательная программа – для тестовых заездов были предоставлены 26 лодок с моторами мощностью от 6 до 300 л.с. На волжском берегу в районе поселка Винновка собралась внушительная выставка продукции зарубежных и отечественных судостроителей: различные модели алюминиевых «Silver», «Buster», «North River», «UMS» и «Rusboat», стеклопластиковых «SeaFox», «Wellcraft», «Seachaser», «Crosswind», «Нептун» и «Патриот». Не обошлось, естественно, и без целой кавалькады надувнушек «Stingray».

Гвоздь программы «Suzuki DF300» был установлен на транце 6.7-метрового «Wellcraft 212 Fisherman», снабжен-



Основные данные подвесного мотора «Suzuki DF300»

Тип двигателя	Четырехтактный
Система газораспределения	DOHC VVT с изменяемыми фазами
Система питания	Распределенный впрыск с электронным управлением
Расчетная высота транца, мм	635 (X) или 762 (XX)
Вес, кг	X – 274, XX – 279
Кол-во цилиндров	6
Рабочий объем, см ³	4028
Диаметр/ход поршня, мм	98/89
Максимальная мощность, кВт	220.7
Рабочая частота вращения, об/мин	5700–6300
Характеристики генератора	12 В, 54 А
Передаточное число редуктора (обе ступени)	2.08:1

ного стараниями самарской компании «ЧиКо» стеклопластиковой надстройкой от «Silver Eagle» – этот комплект и стал основным предметом нашего внимания. Сразу скажем, полноценный тест провести не удалось – из-за некоторых, скажем так, форс-мажорных обстоятельств штатный гребной винт пришлось заменить на предназначенный для 150-сильной модели винт меньшего диаметра (14 3/4 вместо 16 дюймов). В результате пришлось иметь дело с постоянными подхватами воздуха, а полученные скоростные показатели оказались далеки от идеальных (приводим их исключительно для справки).

Впрочем, если бы не последнее обстоятельство, мы бы вряд ли узнали, как мотор реагирует не штатные ситуации (сразу скажем, что в случае того же «перекрута» электроника автоматически сбрасывает обороты, переводя лодку в водоизмещающий режим; чтобы снять ограничение частоты вращения коленвала, необходимо остановить и вновь запустить мотор).

Дело в том, что новинка отличается не одной только мощностью, и это вовсе не «расточенный» «DF250», уже успевший побывать на редакционных тестах. «Трехсотка» представляет собой абсолютно новый мотор, разработанный «с нуля», и при сохранении ряда фирменных особенностей мощных четырехтактников «Suzuki» (прежде всего компоновки со смещенным в нос центром тяжести за счет использования дополнительного редуктора) в его конструкции реализовано немало технических и технологических новшеств.

Некоторые из них скрываются под капотом (например, более легкие кованные поршни вместо литых), другие – под водой (скажем, обтекатель редуктора, конфигурация которого обеспечивает значительное снижение сопротивления набегающему потоку воды), но на самое главное обращает внимание, едва только берешься за рукоятку газа-реверса. Она здесь непривычно легкая – да, вместо тросовой проводки наконец-то использовано электронное управление, передающее команды на дроссель и реверс по проводам. А это не только легкость управления, позволяющая дозировать «газ» с аптекарской точностью (в том числе для синхронизации работы двигателей при двух- или даже трехмоторной установке), и не только простота монтажа.

Как известно, в малом судостроении все шире применяется электроника, и одно из последних веяний в этой области заключается в стремлении объединить все электронные устройства

судна, в том числе и управляющий мотором компьютерный блок, в единую «умную» сеть. Стремление создателей «DF300» интегрировать мотор в такую сеть просматривается достаточно четко.

Надо сказать, что компьютерные «мозги», применяемые на четырехтактниках серии «DF» – давно уже предмет гордости «Suzuki», хотя большинство их функций до недавних пор были доступны исключительно сертифицированным механикам. Чтобы посмотреть, к примеру, на каких режимах работал мотор в интересующий промежуток времени, требовалось подключение внешнего компьютера со специальной программой через сервисный разъем. Нам тоже во время одного из тестов пришлось использовать ноутбук со специальной «дилерской» программой, чтобы узнать расход топлива при различных оборотах (при этом «мгновенные» значения с каждой из форсунок пришлось переводить в привычные литры в час при помощи обычного калькулятора).

Теперь ситуация изменилась. На моторах серии «DF» 2008-го модельного года (фактический выпуск которых осуществляется заводом с апреля 2007 г.) предусмотрена возможность подключения интерфейсного модуля, передающего данные на «язык» распространенного протокола NMEA 2000. Это позволяет выводить основную информацию о работе мотора – частоту вращения, температуру, положение триммера, напряжение бортовой сети и, что очень важно, расход топлива – на любой совместимый прибор, как стрелочно-цифровой, так и снабженный большим экраном. «Трехсотка» в этом плане еще более «продвинута», поскольку умеет не только делиться с судовой компьютерной сетью собственной информацией, но и получать от нее команды. В частности, возможность уп-

Результаты испытаний подвешенного мотора «Suzuki DF300»

(тестовая лодка – Wellcraft 212 Fisherman с дополнительно установленной надстройкой: длина корпуса – 6.4 м, ширина – 2.59 м, сухой вес – 1270 кг, килеватость на транце – 19°; нагрузка – 4 чел. плюс 80 л топлива, ГВ – стальной трехлопастной «Suzuki» диаметром 14 3/4 и шагом 23 дюйма; скорость ветра – 1–3 м/с, высота волны – 0.1–0.2 м, темп. воздуха – 27°С, темп. воды – 21°, место испытаний – р. Волга в районе пос. Винновка, Самарская обл.)

Об/мин	Скорость, уз (км/ч)	Уровень шума, дБ(А)*
650	3.1 (5.7)	57
1000	5.0 (9.3)	57
1500	6.3 (11.7)	61
2000	7.5 (13.9)	68
2500	8.5 (15.8)	71
3000	12.0 (22.2)	76
3500	23.9 (44.3)	83
4000	30.1 (55.7)	88
4500	33.9 (62.7)	89
5000	37.9 (70.2)	92
5500	42.3 (78.2)	92
6000	43.5 (80.5)	92

* В салоне на уровне передних кресел водителя и пассажира

равлять по протоколу NMEA 2000 газом и реверсом может быть полезной при использовании автопилотов последнего поколения.

В общем, противоречия известной половице «Сила есть – ума не надо», четырехтактные моторы «Suzuki» становятся не только сильнее, но и умнее. Что же касается «DF300», то возможность провести его более презентативные испытания нам наверняка еще представится. В частности, мы уверены, что этот мотор не раз появится на лодках, которые нам предстоит протестировать на редакционной «мерной миле» – как это уже произошло с держателем предыдущего мощностного рекорда «Suzuki DF250».

А.Л.

Фото Евгения Добрицына и компании «Suzuki»

