

Игорь Владимиров. Фото автора и фирмы «Suzuki Marine»



Еще легче, еще экономичнее... Новые моторы «Suzuki DF90/80/70»

Технический прогресс не стоит на месте по многим причинам. Ускорителем его становится, в частности, подорожание энергоносителей во всем мире. «Suzuki», в свою очередь, не стоит в стороне от этой проблемы и в будущем году планирует предложить покупателям новые модели четырехтактных моторов мощностью 90, 80 и 70 л.с. В России информация об этой серии моторов была представлена на семинаре компании «Стингрей» в Воронеже в начале августа.

Местом официального представления новой серии моторов европей-

ским дилерам и журналистам «Suzuki Marine» выбрала Хельсинки, который славится спокойствием, размеренностью и хорошей инфраструктурой для проведения подобных мероприятий. «Журналистская тусовка», собравшаяся на эту презентацию, достаточно авторитетна – в нее входят сотрудники большинства ведущих европейских изданий, посвященных водно-моторной тематике, регулярно знакомящиеся с новинками других производителей. Зачем это отступление? но в данном случае важно, так как оценку показанным моторам выдавшие виды служители пера и объектива дали в общем и целом очень высокую, по крайней мере, в разговорах и обсуждениях, проходивших прямо на пирсе рядом с постоянно отходящими и подходившими тестовыми лодками.

Первое, на что обратили внимание все и мимо чего пройти просто так не получится, это размеры. Да, моторы новой серии отличаются компактностью: габариты их меньше, чем моторов прежней

серии мощностью 70/90 л.с. К примеру, если сравнивать уже хорошо известный мотор «DF90» прежних лет выпуска с новым, то новобранец (разговор, разумеется, обо всей серии) короче на 8 см, что достаточно актуально для многих небольших лодок (катеров) с дефицитом пространства в кормовой части.

Второе это – вибрации и шум. Что касается режима холостого хода (х.х.) и низких оборотов, то у многих появилась дурная привычка искать глазами «контрольку», т. е. ту самую струйку воды, которая свидетельствует о правильности работы системы охлаждения. В противном случае было трудно определить, работает мотор или нет. Понятно, что рядом с водой, тем более при ветре и волнении различных шумов всегда много, но при работе на холостых оборотах моторов новой серия практически не заметно вибраций и на слух не уловить ни звука выхлопа, ни работы поршней или механизма ГРМ. Только на лодке «TG 5900» (фирма «TG Boats», Финляндия) в рубке при закрытых



дверцах внутри показалось шумовато. Правда, эта лодка относится к категории бюджетных, практически не имеет шумоизоляции и внутри каюты возникает эффект «пустой бочки». На остальных лодках шум работающего мотора, разумеется, слышно, но он не давит на уши, а его уровень позволяет спокойно общаться, не повышая голоса.

Понятно, что все перечисленные оценки субъективны, но, поскольку они переросли в устоявшееся мнение многих, то их уже можно считать правильными...

Еще парочка личных наблюдений: практически все выходы лодок на воду происходили с максимальной нагрузкой, и все они после выхода со стоянки по воле капитанов «брали с места в карьер», при этом моторы выводили их на глиссирование быстро и без мучительного преодоления «горба». Хочется также отметить, что на лодках были установлены моторы не максимально допустимой мощности, а чуть выше «золотой середины». К примеру, на «Merry Fisher 585» был установлен мотор «DF80», хотя в соответствии ГТХ этой лодки рекомендованная мощность мотора – от 50 до 70 л.с., если верить руководству по эксплуатации, а максимально допустимая – 100 л.с.

Многие параметры мотора было сложно оценить, так как приходилось буквально скакать из одной лодки в другую, да еще сильно различающихся – поджимала очередь желающих протестировать «пакеты». В зависимости от корпуса – и шумы разные, и выход

Руководитель Европейского маркетингового отдела «Suzuki Marine» Масахиро Ямамото:

«Эти новые моторы демонстрируют нашу приверженность к постоянному совершенствованию и применению инновационных технологий с тем, чтобы поставлять на рынок модели, которые нужны современным потребителям и способны обеспечить впечатляющие эксплуатационные характеристики в сочетании с топливной экономичностью...

Разработка более компактных и легких 4-цилиндровых подвесных моторов с одновременным расширением наших предложений в этом важном сегменте рынка стала прорывом в стандартах отрасли. Модели «DF90», «DF80» и «DF70» отвечают нашим целям и означают новый уровень инноваций, производительности и эффективности для судов популярных типов».



на глиссирование, и ощущения также разнятся. Но общее впечатление такое: при управлении лодкой и резком изменении положения контроллера газа моторы ведут себя более чем достойно, быстро откликаясь на команды: шум работы мотора можно определить как «низкий по тону», что тоже неплохо; общий уровень шума умеренный и позволяет длительное время идти на предельных оборотах без ущерба для барабанных перепонки и сосудов головного мозга. Благодаря нововведениям «Suzuki Marine» управление режимами газа и реверса теперь стали более легкими. Новая система запуска мотора устроена таким образом, что ключ зажигания достаточно просто повернуть и не надо удерживать в положении «стартер» – электронные мозги сами все сделают, исходя из каких-то своих соображений.

Появилось новое в механизме от-

кидки мотора. Теперь владелец может сам регулировать угол наклона мотора, используя специальный «концевик», который остановит работу устройства, ответственного за подъем или наклон мотора в нужный заранее настроенный момент. Это действительно удобно для многих типов лодок.

Компактность – не единственное преимущество моторов новой серии. Конструкторам удалось довести вес до 155 кг, что выводит сегодня их в лидеры по этому параметру.

Новый привод управления трансмиссией, который впервые был установлен на моторы серии «DF300» V6, сокращает время переключения режимов на 36%. Передаточное отношение в редукторе – 2.59:1. ба эти параметра обеспечивают хорошую разгонную динамику и достойный баланс тяги и мощности на винте. Винты для новой серии разрабатывались также заново.

Список тестовых лодок

- «Ranieri»: «Voyager 19» + «DF90TL»
- «Marshall»: «Flyer 19» + «DF90TL»
- «Beneteau»: «550 Cabrio» + «DF90TL»
- «Buster»: «Buster XL» + «DF90TL»
- «AnyTec»: «522 SP» + «DF90TL»
- «AMT»: «AMT 185 BR» + «DF80TL»
- «RIB-X»: «XP 575» + «DF80TL»
- «Jeanneau»: «Merry Fisher» + «DF80TL»
- «Buster»: «Buster X» + «DF70TL»
- «TG»: «TG-5900» + «DF70TL»
- «Capelli»: «Tempest 500» + «DF70TL»
- «Beneteau»: «Flyer 550 Sundeck» + «DF100TL»



Что касается непосредственно 16-клапанного силового агрегата, то бишь, моторной головки, то с поставленной задачей инженеры справились на славу. Новый масляный насос, обеспечивающий хорошие показатели по смазке в целом и особо нагруженных узлов в частности, значительно снижает потери на трение. Система непосредственного последовательного впрыска настроена на минимально возможное потребление бензина без потери мощностных характеристик мотора. Сам механизм ГРМ системы DOHC обеспечивает быстрое и качественное наполнение камеры сгорания. Этому способствует и новая конструкция кожуха мотора, которая делает оптимальным забор воздуха снаружи.

На крейсерском режиме в дело вступает система Lean Burn, способная заранее спрогнозировать потреб-

ность мотора в топливе в зависимости от режима его работы, и мотор может спокойно функционировать на нижнем пределе обеднения смеси без вреда для своего «здоровья».

Привод механизма ГРМ цепной, с автоматом поддержания нужного натяжения цепи, расположен в масляной ванне. Иными словами, сам привод и цепь в течение очень длительного времени не нуждаются ни в регламентных работах, ни в настройках.

Генератор на моторы этой серии будет устанавливаться мощностью 27 А. Это не мешает ни аккумулятору, ни потребителям, а владелец окажется в выигрыше, так как заряжаться аккумулятор будет быстрее даже при включенных огнях, электронных приборах и других элементах электрической схемы судна.

Новое – это не всегда хорошо за-

бытое старое. Примером тому может служить серия моторов «DF90/80/70», которые поступят в продажу в будущем сезоне. Как они себя «поведут» при длительной эксплуатации, покажет время. Однако длительная безаварийная работа уже существующих моторов аналогичной мощности свидетельствует о том, что «Suzuki Marine» очень ответственно относится к продукции, которую поставляет на рынок, тем более сегодня, когда конкуренция в мире значительно возросла и за каждый сегмент приходится бороться не на жизнь, а на смерть...

Сам производитель называет новую серию революционной. На этот раз трудно не согласиться с рекламным отделом фирмы, поскольку столь совершенных с точки зрения техники моторов пока никто не делал.



Автор благодарит «Компанию Стингрей» за предоставленную возможность принять участие в презентации новых моторов «Suzuki»



Основные данные 4-тактного мотора «Suzuki» с DOHC

Число цилиндров	4 (рядное расположение)
Макс. мощность, л.с./об.мин	70/5500, 80/5500, 90/5800
Подача топлива	Многоточечный последовательный электронный впрыск топлива
Рабочий объем, см ³	1.502
Диаметр x ход поршня, мм	75x85
Длина вала, мм	L: 510, X: 637
Вес, кг	L: 155, X: 158
Привод распредвала	Клапанный механизм с цепным приводом с автоматическим гидравлическим натяжителем
Рабочий диапазон (модель мотора/об.мин)	70/5000–6000, 80/5000–6000, 90/5300–6300
Система зажигания	С полным транзисторным управлением
Генератор перем. тока	12 В, 27 А



Контроллер старого образца, но механизм новый