



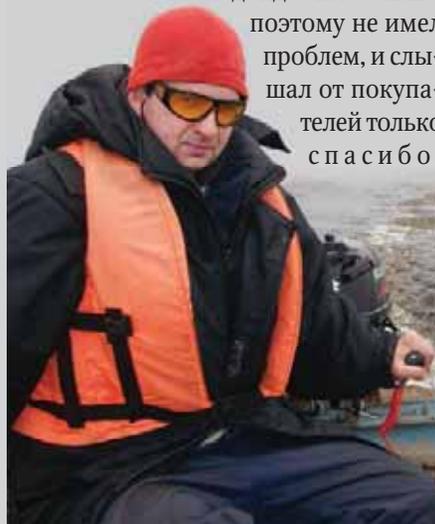
Рестайлинговый Suzuki DF 2.5

Влад Багров ■ Я бывший продавец, и этот мотор продавал много-много раз, так что тест-драйв делал как лицо заинтересованное и кое-что понимающее.

Скажу честно, мне всегда нравился этот аппарат, но продавал я его исключительно рыбакам, увлекающимся ловлей на дорожку, т. е. не туристам и охотникам. Почему? Ответ прост: мало-мощная система охлаждения, из-за нее мотор нельзя раскручивать на всю катушку и он должен охлаждаться водой без взвесей. Узнал я об этих нюансах от покупателя, которому продал такой мотор еще в 2006 году. Он пришел через пару дней после покупки и спросил почему вода из системы охлаждения льется как-бы «прысками» и спросил – это дефект конкретного мотора или особенность конструкции? После консультации с механиками выяснилось – это особенность конструкции и из-за этого мотор нельзя «гонять» на полных оборотах. Но т. к. аналогов этому мотору на рынке тогда не было, да и сейчас нет, я продолжал его продавать,

но всегда тщательно выяснял у покупателя, рыболов он, турист или охотник. Туристов я «уговаривал» на 2-тактные модели, а охотников «убеждал» что модель 2.3 с воздушным охлаждением (понятно, о каком моторе идет речь)

подойдет им больше, поэтому не имел проблем, и слышал от покупателей только спасибо.



Наша справка

Достаточно хорошо известный в России мотор Suzuki DF 2.5 в 2011 году претерпел много изменений. Практически все пожелания пользователей были учтены заводом. Вес мотора после проведения его модернизации практически не изменился, т. е. DF 2.5 до сих пор является лидером в своем сегменте. Что изменилось? – По заявлениям завода, модернизированы: редуктор, трансмиссия, система охлаждения, кик-стартер и нижняя часть моторной головки. Все эти изменения привели к тому, что мотор практически полностью избавился от «детских болезней», на которые сетовали владельцы. С 2011 года измененный мотор «Suzuki DF2.5» поставляется в розничную сеть в России.

По мнению независимых экспертов, новинка хорошо ведет себя в условиях троллинга, а также успешно работает на транцах как небольших тендеров, так и надувных лодок, предназначенных для туризма, рыбалки и охоты. Не заказана этому мотору также эксплуатация на небольших жестких корпусах, где, несмотря на малую мощность, DF 2.5 показывает неплохие результаты. К основным достоинствам этого мотора относятся малый вес, безотказность и небольшой расход топлива.

Прошло время, и из опытного продавца я превратился в начинающего журналиста — и вдруг приятная встреча с обновленным «Suzuki 2.5».

Приозерск. Ноябрь. Старенькая «Пелла-Фиорд». Облачно, температура +3°C, без осадков. Самая рыбацкая погода. Идеальные условия для тест-драйва.

С учетом выше сказанного, сразу становится понятно, каким образом я оценивал мотор. Чтобы оценить изменения, внесенные в конструкцию мотора, мне пришлось ввести дополнительную единицу измерения – «один писающий Брюссельский Мальчик» для старой версии моторчика.

Завел. Прогрел. Пошел.

Ну что сказать, как минимум 20 «Брюссельских Мальчиков»! Теперь мотор можно «крутить на всю катушку»!

Прогретый мотор на полном газу тих и бесшумен, вибрация, переда-



Мнение рыбака

Испытанный на надувной лодке «Кайман 360» мотор Suzuki DF 2.5 показал отличные скоростные характеристики, был удобен в эксплуатации и легок в управлении. Пригоден для спиннинговой рыбалки, как в заброс, так и на дорожку.

Правда, показался несколько шумноватым, может, от того, что тесты проводились в плотном тумане при температуре +5°C.

ваемая на румпель, минимальна. Мотор четко выдает свои 2.5 лошадиные силы. Мне есть с чем сравнить, т. к. много раз ставил на «Пеллу» модель 3.5 л.с., это перебор — нос лодки задирается, а толку нет.

Пробежался от пристани до линии электропередач, покрутился вокруг острова «Любви», заглянул на пару своих древних рыбацких точек, мотор прекрасен. «Погонял» мотор на разных режимах и окончательно убедился, что он действительно усовершенствован.

В редакции журнала перед тестом мне специально не дали никакой в дополнительной информации для объ-

ективности. Так что выводы делаю по внешним признакам.

Очень понравилась новая форма «головы» мотора, рестайлинговый мотор выглядит стильно. Судя по форме колпака, могу сделать вывод, что изменена конструкция моторной головки, а это уже говорит о серьезной переработке двигателя. Сила напора охлаждающей воды говорит мне об увеличенных каналах охлаждения.

Ложечка дегтя. Несколько раз я не смог заглушить мотор, ни «красной кнопкой», ни аварийной чеккой. Лирическое отступление для начинающих, в таких случаях надо закрывать «крышечку для воздуха» на бензобаке, что я

и делал. Неисправность нашлась быстро — провод идущий от кнопки на румпеле слишком короткий (см. фото). При перевозке мотора, когда румпель развернут и опущен в нижнее положение, провод выскакивает из клеммы рядом со свечой. Не хватает примерно 5 см.

Второй небольшой недостаток — струя охлаждающей жидкости идет прямо за корму лодки и ее не видно с места рулевого, что мешает ее контролировать, а на заднем ходу она будет бить в транец, что не очень удобно. На свой мотор я поставлю штуцер, отводящий струю в левую сторону по ходу лодки.

Угол подъема мотора из воды нестандартный, движок занимает горизонтальное положение. За пару часов понять, плохо это или хорошо, я не смог, очень уж необычно.

Вывод: рестайлинговый аппарат теперь подойдет туристам и охотникам, а рыболовы всегда его ценили как отличный мотор для ловли на дорожку. Можно сказать что теперь на рынке полностью закрепился отличный подвесной лодочный мотор, не имеющий аналогов и конкурентов. ■



Клемма – виновник проблемы с глушением мотора



Непревычное положение откидки мотора