



**Андрей Великанов** ♦ Несмотря на то, что Suzuki по сути дела является «дуайеном» моторостроителей Страны восходящего солнца (Мичио Сузуки зарегистрировал Suzuki Loom Works в городе Хамаматсу еще в 1909 году), на воде движки от этой японской корпорации появились только в 1965 году.

## Европейский бенефис SUZUKI

**К**огда в префектуре Шизуока родился первый двухтактный подвесник «D 55» (4 кВт), Suzuki Motor Co уже всю производила автомобили и мотоциклы и имела полноценную дистрибьюторскую сеть в США. Собственно говоря, и сегодня Suzuki ближе к земле, чем к воде – по финансовому отчету корпорации, оборот капитала за прошедший год (закончился в апреле 2012) в ее стане автомобилей и мотоциклов составил 250 млрд. евро, а в морском сегменте – «всего» 0.45 млрд.

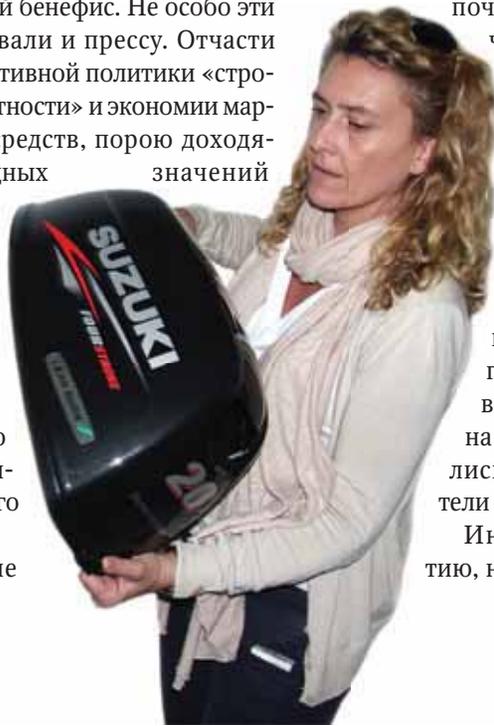
Добавим к этому, что несмотря на крепкую репутацию среди потребителей, на всем своем жизненном пути Suzuki Marine вела себя весьма и весьма скромно и за прошедшие 47

лет жизни дай бог чтобы 10 раз устроила мировую презентацию, торжество или маленький бенефис. Не особо эти японцы баловали и прессу. Отчасти из-за корпоративной политики «строжайшей секретности» и экономии маркетинговых средств, порою доходящих до абсурдных значений (например, визитка главы Европейского представительства Suzuki Масахиро Ямамото не толще обычного тетрадного листа).

Поэтому не

стоит удивляться, что на Европейский бенефис Suzuki Marine 2012 собралось почти 100 разноязыких человек со всех концов Старого Света, конечно, тех, кого японцы желали видеть на водоеме в 70 км юго-западнее Берлина. Например, журналист из «морской» Венгрии был, а вот из Польши и Болгарии – нет. К слову, из всего бывшего СССР на мероприятии оказались только представители нашего издания.

Интерес к мероприятию, несомненно, подогре-





вался еще несколькими сторонними событиями и, конечно же, фантастическими слухами. Из реальности уже было известно два факта: во-первых, Suzuki является официальным партнером Олимпийских игр в Лондоне (компания поставляет организаторам около 100 двигателей для обеспечения всей водной части соревнований); во-вторых, 3 июня на Темзе, чествующую

юбилей королеву Елизавету II, помимо всех прочих сановных бижутерий, сопровождали 600 катеров и лодок, и на транце у 55 участников парада стоял не мистер Y, M или H, а уверенный крепыш Suzuki DF 2.5. Ну а слухи, как обычно, были самыми невероятными – от турбированного полтинника до инжекторной десятки.

У меня самого в прошлой жизни с

Suzuki был очень серьезный марьяж, ведь двухтактная двадцатка на транце 4-метрового надувного Bombard была первой иномаркой, на которой я без забот оттарабанил гидовской сезон 89 года на Кольском. А это как минимум 450 часов без поломок и нареканий. Поэтому я был полностью согласен, когда мультибрендовые европейские дистрибьюторы обсаывая нынче об-





щие темы и коммерческие недомолвки, соотносили Suzuki с прочими грандами водных просторов и сходились в одном – с этим именем у них меньшего всего проблем.

Отчасти и слухи сразу подтвердились – хитом программы нынешнего года японцы неожиданно сделали не мощные двигатели, а весьма скромные «DF 20A» и «DF15A».

Забегая вперед отмечу, что и к тестам «сузучники» подошли очень нетрадиционно, на воде основной упор ставился на корпуса 3.4–4.8 м!

Но и это еще не все – впервые для мероприятий подобного уровня, пожалуй, главными солистами оказались надувные лодки (Zodiac Cadet 340 и Suzumar 390 AL)!

Но перво-наперво международной общественности был представлен руководитель Европейского офиса Suzuki Marine Масахиро Ямамото. Представительство начнет работу в Брюсселе с июля нынешнего года и будет заниматься маркетингом и большой политикой. Одно из достоинств Suzuki состоит в том, что между Японией и локальным дистрибьютором нет лиш-

них посредников, что сразу удешевляет стоимость продукции, сокращает бумажную волокиту и сроки поставки моторов и запасных частей.

Ямамото-сан познакомил нас с планами на будущее и передал пламенный привет от седовласого президента корпорации Осами Сузуки.

Если коротко про ближайшие

замесили под Берлином Suzuki – о новых движках рассказывали конкретные заводские инженеры (А. Ямазаки и Р. Хамада).

Как я уже обмолвился, главный сюрприз события состоял в инжекторных малышах (15 и 20 л.с.), самые легкие в классе (44 кг), они были точно специально созданы для экономиче-

ских реалий сегодняшнего дня. Посудите сами – разве не обрадуешься, когда твой моторчик потребляет горючки на 45% меньше, чем карбюраторные гаврики? Как будто специально и средняя моторная сила продаваемого в Старом Свете подвесного мотора с 40 лошадок (в 2007) скатилась нынче до 20!

Боутигг в Европе заметно стареет, и многие страны стремятся уменьшить бюрократический прессинг на воду. Так, в Германии с этого года не требуется прав на управление двигателями до 15 л.с. Говорят, что в самом ближайшем будущем мы увидим у Suzuki инжекторные «DF 9.9», что в свете последних президентских указов будет очень актуально и для России. Первые их поставки в РФ намечены на январь 2013 года.

Не обошли японцы стороной и свои

Таблица 1. Характеристики протестированных катеров

Название	Zodiac	Suzumar	Linder	Crescent	Lehman Fish	Beneteau	Beneteau	BWA
Модель	Cadet 340	390AL	S 400	465	480	550 Open	F 650	HP R 60
Страна изгот.	Франция	КНР	Швеция	Швеция	Польша	Франция	Франция	Италия
Длина, м	3.40	3.79	4.00	4.70	4.80	5.51	6.15	6.20
Вес, кг	52	70	125	240	250	1030	1510	650
Материал	ПВХ	ПВХ	Алюм	Пласт	Пласт	Пласт	Пласт	РИБ
Двигатель	DF15 AS	DF20 AES	DF15 AL	DF20 AEL	DF20 AEL	DF100 ATL	DF140 ATL	DF115 ATL

планы Suzuki Marine, то Ямамото выразился почти по-самурайски – мы будем «progressive, aggressive and strong» (прогрессивными, агрессивными и сильными).

Нечасто (а скорее всего – никогда) на подобных презентациях встречаешь реальных создателей двигателей, здесь общаешься в основном с пиарщиками и маркетологами. Это личности, что тяжелее ручки не поднимают, а порою и на воде бывают только в виртуальной реальности. Но совсем не такой пирог



главные козыри прошлых лет – линейку моторов 100/115/140/250. Эти движки не только подверглись внешнему рестайлингу, но и оказались в центре прогрессивных технологических инноваций. К примеру, все они уже адаптированы к топливу с высоким содержанием этанола (вплоть до Е 25), стали легче и экономичнее (например, «DF 250 AP» потребляет топлива на 16% меньше аналогичного предшественника). Для россиян будут весьма актуальны такие новинки, как установка топливного фильтра с контролем наличия воды и кнок-сенсор – иммобилизирующий работу свечей при любом постороннем звуке внутри подвесного мотора.

На десерт была показана новенькая «60-ка» абсолютно белого цвета. Колпак снять не дали, и слухи о возможной турбине только усилились.

Список моторов и бортов, что были представлены на растерзание прессе, показывает идеологию и будущую маркетинговую стратегию японцев в Европе (см. таблицу 1).

Начну с крупной рыбы – действительно и «115-я», и «140-я» с новым дизайном колпака и прогрессивным воздухозаборником работают сравнительно тихо на всех режимах. «140-й» стал на 7 кг легче предшественника (сейчас весит 191 кг), по заверениям

компании расход топлива у этого мотора уменьшился на 14%.

На «140-м», имея на борту 150 л топлива и 4 сытых человека, на РИБе Flyer 680 мы разогнались до максимальной скорости (44 уз) за 18 секунд.

«115-й» на транце РИБа ВВА, с полными баками (150 л) и тремя ездоками выдал на экране GPS 64 км/ч.

**Таблица 2. Результаты скоростных испытаний (в кокпите 2 чел. и 20 л бензина)**

Название	Zodiac	Suzumar	Linder 400	Crescent 465	Lehman Fish
Мощность мотора, л.с.	15	20	15	20	20
Скорость, км/ч	32	38	40	35	36

Нет сомнения, что упор на экономическую и эстетическую составляющую в модельном ряду 2013 приведет к Suzuki Marine новых почитателей в разных странах.

Как вы уже поняли из таблицы, наибольшая тестовая активность наблюдалась в конюшне с «сузуковской» малышкой.

Скажу честно – единственное, что можно было ощутить, как говорится, органолептически – это стропку ручного стартера. Такого мягкого пуска я прежде не встречал и спокойно, «на раз» заводил движок, сидя спиной к транцу.

Все остальные технологические «мули» (экономичность, мультиточечную систему впрыска, топливную

помпу высокого давления и т.д.) оценить на воде просто невозможно. Приведу лишь скоростные показатели (см. таблицу 2).

Критиковать новинки сложно, тем более что это были прототипы модельного ряда будущего года. У малышек надо обязательно нанести риску Start на ручку газа. Даже бывалые немецкие капитаны терялись в догадках перед рывком стропки.

Но в целом – и малый вес, и экономичность, и пониженный уровень шума могут выдвинуть Suzuki Marine на самые первые позиции в этом классе подвесных моторов. Особенно это касается России, ведь как выяснилось, по продажам подвесников Suzuki мы впереди планеты всей. ■

