

Мировая премьера Suzuki

Андрей Великанов. Фото редакции

Можно смело сказать, что событие, произошедшее в Петербурге 17 июля, является беспрецедентным как для мировой моторной индустрии, так и для России. Впервые в современной истории в нашей стране была проведена мировая премьера подвесных двигателей, которую осуществил один из лидеров производства моторов – японский гигант Suzuki Motor Corporation.



Почему двухтактники

Как ни странно, но именно в таком силовом сегменте на отечественных просторах в последние годы наблюдается самая большая активность. В первую очередь это объясняется спецификой нашего водного рекреационного рынка, который по сути дела на 95% «надувной»; вторая причина – особенности российского законодательства, не требующего регистрации подвесных моторов мощностью до 10 лошадиных сил. По оценкам маркетологов Suzuki, в 2013 году в данной категории в РФ будет продано 15 000 подвесников (без учета китайских футурологов). Ровно половина этого числа приходится на Yamaha, у Suzuki пока менее 20% рынка.

Как ни старалось Калифорнийское агентство окружающей среды ЕРА (именно эта организация 17 лет назад впервые придумала лепить экозвезды к подвесным двигателям), а с ним и корпорация Honda (никогда серийно не выпускавшая двухтактников в морском исполнении), но мировой рынок «двух тактов» оказался поразительно живуч. Если говорить о России, то

Данное событие уникально еще и потому, что в 21 веке никто из ведущих мировых грандов не показал ни одной новинки в двухтактном сегменте.

Россия была выбрана прозорливыми японцами из Хамаматцу (в этом городе находится штаб-квартира Suzuki)

по двум причинам: во-первых, наша страна является мировым лидером по потреблению двухтактных моторов, во-вторых, мы ежегодно «используем» подвесных двигателей Suzuki гораздо больше, чем любой индустриально-цивилизованный гигант «свободного» мира, включая США.



это полноценные три четверти «театра комедии». Что вполне объяснимо – плюсы двухтактной технологии никто не отменял – конструктивная простота, меньший вес, надежность, ремонтпригодность, удобство перевозки и хранения. Двухтактники менее чувствительны к «паленому» бензину, что в российских реалиях актуально не только для славного якутского города Жиганск, но и для Московской области. Вовсю бодяжат бензик и в Питере, пафосно считающем себя морской столицей страны.

Все вышеперечисленные факторы в замесе с добротным гарниром мирового экономического кризиса в конце концов и заставили Suzuki Motor Corporation присмотреться к неуступчивому российскому медведю и вновь обратить внимание на двухтактные технологии. Этому, конечно, здорово поспособствовали отечественные дистрибьюторы Suzuki Marine – компании StingRay и «1000 размеров», намного опередившие другие страны по уровню моторных продаж.

Первые разговоры в этом направлении начались осенью 2008 года, опыт-



ные движки появились весной 2012, предсерийные образцы – ровно через год. Все работы лично курировал технический руководитель Suzuki Marine господин Тирадо. На август 2013 намечены снятие с производства старых моделей и старт серийного выпуска новых.

Что под колпаком?

В принципе, обе представленные на премьере Suzuki модели, DT9.9A и

DT15A, являются «однойцовыми близнецами» с минимальным отличием – на этом мы остановимся немного ниже.

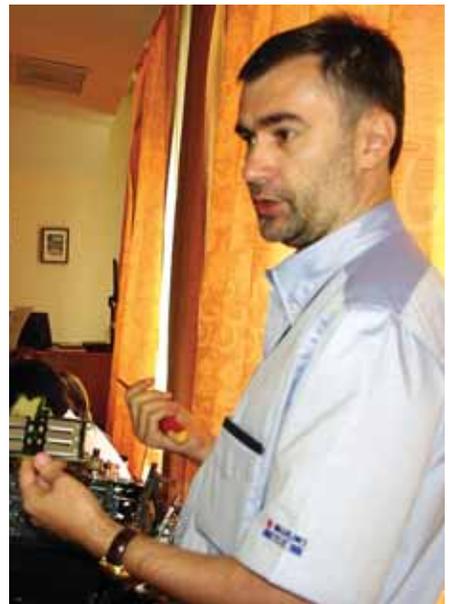
Начнем с того, что даже колпаки новых двигателей стали более современными, стремительными – как у последних образцов четырехтактных собратьев. А самое главное – движки стали значительно легче, вес каждого – 33 кг, что гораздо лучше, чем у главных конкурентов среди пятнашек (и второе



Йошинори Цукамото



Стоимость лепесткового клапана – 200 руб.



Дмитрий Волков форсирует девятку

место среди 9.9). Такой прогресс был достигнут за счет уменьшения веса редуктора, маховика (минус 1.7 кг по сравнению с предыдущей моделью) и коленчатого вала.

Для удобства переноски на плече был изменен дизайн ноги, сделана удобная ручка, подверглись рестайлингу и транцевые крепления. Далее – у новинки мы имеем самый большой объем цилиндров в данном классе – 284 кубика! Ближайший преследователь – Mercury (262), затем идет

Tohatsu 15 (247), потом Yamaha 9.5/15 (246) и Tohatsu 9.8 (169).

Новые двигатели работают заметно тише, нежели любые аналогичные двухтактники. Это было достигнуто заменой шестерней редуктора (теперь они там криволинейные) и оригинальной конструкцией глушителя потока выхлопных газов. Наши тесты показали, что эти движки стали менее «волючи» на малых оборотах, что очень важно для любителей ловли рыбы на дорожку.

Принципиальное отличие между DT9.9A и DT15A минимально, всего лишь изгиб лепесткового клапана. Конечно, наши Кулибины попытаются форсировать девятку самостоятельно, но стоит ли время терять, если розничная цена такого клапана всего 200 рублей, а меняется он простым отворачиванием винта ограничения газа. Максимум – три минуты работы. И за это время мы получаем желанную, официально не регистрируемую, пятнашку!

Никаких прочих технических секретов перед журналистами раскрыто не было, по словам присутствующего на премьере Йошинори Цукамото (один из руководителей Европейского направления Suzuki Marine), более подробно о «внутренностях» можно будет рассказать в ноябре, когда первые движки появятся в продаже у нас в стране.

Производиться моторы будут на заводе в Таиланде (в Японии делаются двухтактники, начиная от 40 лошадей, и четырехтактники от 25).

В общем, с магической позиции цифр 13 года (как известно, в 1913 году Россия кормила почти всю Европу зерном, а по темпам промышленного роста шла вровень с США), на будущее российской экономики в Suzuki Marine смотрят с большой надеждой, и в скором времени планируют начать работу над новыми двухтактниками *и*

