

Все супер, или 200 НОВЫХ «ЛОШАДОК» SUZUKI

Андрей Великанов

Несмотря на все увеличивающиеся волны мирового экономического кризиса, в конце ноября 2014 года Suzuki Motor Corporation провела весьма пышную презентацию своей очередной новинки – четырехтактного подвесного мотора мощностью 200 л.с.

Знаменательное событие проходило на берегу Женевского озера, во французском городке Эвиан, известном всему миру по одноименной минеральной воде. Сюда съехались порядка 200 дилеров этой фирмы в компании с журналистами из Европы, Азии и Африки.

Чувство Японии

Как и положено на таких торжественных мероприятиях, проводимых Suzuki, официальные лица перво-наперво попотчевали гостей последними достижениями компании и зачитали послание от прези-

дента корпорации Осаму Судзуки, из которого стало ясно, что дела в его «королевстве» идут совсем неплохо, и «чувство Японии», что всегда являлось синонимом образцового качества, должен с трепетом испытать любой владелец лодочного мотора, автомобиля или мопеда данной марки.

«Маленькие машины для большого будущего» – вот нынешний девиз Suzuki Motor Corporation со штаб-квартирой в Хамамацу. На конец 2014 года в структуру этой корпорации входило уже 173 компании с общим числом сотрудников 14 571. В целом в империи «Сузу» продажи



выросли по сравнению с уровнем прошлого года на 30%, а в морском сегменте и вовсе произошла значительная перемена – в прошедшем сезоне Suzuki обошли в Европе американцев из Mercury Marine и заняли 22.2% здешнего рынка подвесных моторов. Об этом всем присутствующим с очень довольной улыбкой сообщил Масахиро Ямамото – руководитель европейского офиса морского департамента Suzuki. В ближайшей перспективе наследники Мичио Судзуки (который и основал компанию в 1909 году) планируют взять планку в 26%, что явно свидетельствует об их активном наступлении на позиции





Масахиро Ямамото – руководитель европейского офиса морского департамента Suzuki

главного нынешнего гиганта водномоторной индустрии – Yamaha.

Немалый вклад в этот успех внес и российский дистрибьютор, которому прилюдно и при громких аплодисментах и восторженных криках из стана представителей стран Шенгенской зоны был вручен приз лучшего в Suzuki.

В Suzuki Motor Corporation уделяется большое внимание поддержке различных спортивных соревнований (в перечне оказался даже чемпионат мира по статическому апноэ) и природоохранным мероприятиям. В 2015 году компания планирует очередную всемирный субботник по очистке окружающей среды (пять лет назад в этом деле участвовали представители Suzuki в 20 странах мира).

«Suzuki – это образ жизни и удовольствие», – прокричал напоследок в микрофон Ямамото-сан, на что зал ответил одобрительным гулом. При этом японец одной рукой показывал на оригинальный красенький D 55 1965 года выпуска, а другую устремил в сторону по-анатомически «вскрытого» тела новой «двухсотки». Лицо японца сияло и несколько напоминало Александра Алехина после триумфального выигрыша шахматного турнира в Баден-Бадене.

Следующий год пройдет под знаком празднования 50-летия морского направления Suzuki, поэтому у всех организаторов и участников

было явно приподнятое настроение. А если сюда прибавить, что российскому рынку эта компания уделяет самое пристальное внимание, то в отсутствие 1-го ТВ-канала из Москвы за несколько тестовых дней на Женевском озере как-то даже подзабылись санкции зловердных «врагов» и казалось, что мир вновь вернулся к нормальной жизни.

Супер, супер и еще раз супер!

У «судзуковцев» стало хорошей традицией привозить на такие мероприятия не только заумных маркетологов, но и реальных инженеров и дизайнеров, которые на пальцах могут ответить на любой каверзный вопрос самого дотошного албанского журналиста.

В этот раз главным докладчиком по 200-сильной новинке значился Юки Накааки – один из ведущих инженеров данного проекта. Вначале он напомнил, что за последнее десятилетие Suzuki семь раз получала престижнейший IBEX Award (приз вручают за технологическое совершенство и инновации) в четырехтактной категории, затем с ухмылкой подчеркнул стратегическое партнерство компании с Beneteau, а когда в зале приглушили освещение и на световом экране появилось изображение нового DF 200 A, то малога-





баритный японец, точно из пулемета, стал расстреливать публику: «супер, супер, супер»...

Конечно, все эти восклицания относились исключительно к новенькой «двухсотке»: супермощный, супертихий (на 5 дБа), суперэффективный, суперэкономичный (на 19% в круизном режиме), суперлегкий (на 31 кг меньше) и с самым суперпривлекательным дизайном.

Все эти сравнения производились с Suzuki V-6 DF 200. Теперь мы имеем рядные 4 цилиндра, 2,9 л объема (подобные головы стоят на DF 150/175), 226 кг веса и... пульт дистанционного управления. Оказывается, новый движок можно включить и выключить, как домашний «телек».

Двигатель DF 200 А оснащен кислородным сенсором (лямбда-зондом), позволяющим

оптимизировать смешивание воздуха с топливом на всех рабочих режимах. В колпаке оборудован оригинальный воздухозаборник, а к задней части блока крепится современный резонатор, эффективно поглощающий избыточный шум воздушного потока.

У этого движка редукционное число 2.50:1, и эта феноменальная цифра достигается благодаря установке смещенного вертикального вала с двумя ступенями редукции: первый на уровне поддона, второй в реверсивной муфте.

Модификация DF 200 AP сконструирована с возможностью установки правостороннего винта

(Suzuki Selective Rotation), что позволит владельцам больших транцев без проблем установить подобную спарку.

Попутно нам были показаны новые компактные multifunctionальные приборные дисплеи, на которых можно будет прочитать скорость, обороты, угол наклона мотора и прочие рабочие данные мотора, получаемые в процессе его эксплуатации. Забегая несколько вперед, скажу, что почему-то на всех тестовых бортах эти дисплеи были сильно запотевшими, что мы, конечно, отнесли не к японскому качеству, а к проделкам французских механиков, готовивших лодки для больших европейских смотрин.

«Smoke on the water»

Женевское озеро (площадь 582 км²) – самое большое озеро Альп и второе по величине в Центральной Европе (после Балатона). Здесь расположена Швейцарская ривьера и Шильонский замок, долгое время в Монтрё жил наш литературный гений В. Набоков, в Веве похоронен Чарли Чаплин. Свои знаменитые песни тут создавали Queen, Rolling Stones, Deep Purple. Последняя группа именно на озере, опять же в Монтрё, записала в 1971 году популярнейший хит «Дым над во-



дой», который нам предстояло развезти на четырех различных корпусах с новенькими «двухсотками» на транцах.

С погодой журналистам откровенно повезло – в дни тестов светило почти летнее солнце, и волнение практически отсутствовало.

В меню от Suzuki Marine значились два РИБа и два пластиковых катера размерами от 6.8 до 8.7 м. По мнению создателей новой «двухсотки», именно в этой возрастной категории и будет востребован данный агрегат.

Вначале был испытан французский РИБ Zodiac (N ZO 680, вес 1080 кг), где на винте 15×21” на 6100 оборотах и при четырех пассажирах в кокпите мы развили скорость в 42.3 уз.

На итальянском РИБе Price 21 (вес 950 кг, длина 8.7 м) на винте 14×23” в том же составе был получен результат в 42 уз. Причем остойчивость и маневренность «француза» нам показалась значительно лучше итальянских вариаций.

На пластиковом Beneteau Flyer 6 (длина 6.34 м, вес 1334 кг) с винтом 15×21” развили 39.5 уз. Тут мы обратили внимание, что на полных оборотах расход топлива совсем уж маленький – 70 л/ч, зато при оборотах 4200 (32 уз) вполне комфортно разговаривать, совсем не повышая голоса. В этом режиме расход топлива составлял порядка 30 л/ч.

На Beneteau Flyer 8.5 (длина 8.25 м, вес 2730 кг) стояла спарка «двухсоток» (винты 15×21”). Здесь максимальный скоростной показатель оказался 42.4 уз, а максимальный расход топлива – 72.1 л/ч на каждый мотор. Последний корпус журналистам явно не понравился –

валился с боку на бок даже на круизе, и создавалось впечатление, что не ты им управляешь, а он тобой. Тем не менее, моторы тархтели отменно и уровень шума (при средних оборотах) был явно ниже привычного.

В принципе, тесты показали, что данный движок может быть использован и в более широком диапазоне судовых размерений, все тут дело во вкусе и поставленных задачах.

Радует и то, что есть в наши дни компании, которые не боятся внедрять новые технологии и разрушать привычные хитросплетения маркетинговых уловок. И это нынче – Suzuki Motor Corporation ✖



Фото автора и Джемми Морана (MindWorks)

