



Как хорошо быть капитаном

с Suzuki DF 9.9/20 BRS

Влад Багров Читатели «Кия» уже знакомы с успехами инжекторного румпельного мотора Suzuki DF9.9/20. Последние три года он входит в тройку самых покупаемых переносных моторов благодаря своей экономичности, малому весу, отличным тяговым характеристикам и особенно своей «антибюрократической» сущности.

Нюансы преимущества

Все Suzuki нового исполнения В имеют одинаковую конструкцию и отличаются только настройкой электронного блока управления, и 9.9-сильная модель легко «перепрошивается» в специализированной мастерской на 20 л.с. (см. «Кия» №256). Это значит, что если ваша лодка любой конструкции на пару с мотором весит меньше 200 кг, то вам не нужны регистрация плавсредства в ГИМС и права рулевого маломерного судна (в отдельных регионах есть нюансы трактовки этой цифры).

Многие наши водномоторники захотели переделать данный движок под дистанционное управление, и некоторым Кулибиным это удалось!



Но намного проще и выгоднее по финансовым затратам и с точки зрения экономии свободного времени приобрести мотор, специально предназначенный для устройства ДУ, с индексом BR. Лодочный мотор Suzuki BRS (S означает короткую 15-дюймовую ногу, в отличие от 20-дюймовой L) оборудован электростартером, специальной трубой увеличенного диаметра под «кочергу» рулевого управления, гребенкой для закрепления тросов управления газом и переключения хода, есть выход стабилизированного напряжения 12 В и, кстати, радиатор реле модификации под ДУ намного больше, чем у румпельного варианта.

В комплекте поставляются машинка-контроллер для управления газом/реверсом, наконечники



что не отрегулировали мотор, как говорят, «по дыркам», на угол откидки. И во второй раз при загрузке 300 кг достигли 37 км/ч – при длине лодки почти 4 м! «Поставим снова скоростной винт и достигнем 40 км/ч», – решили клубные испытатели, но... Неожиданные обстоятельства прервали тест на самом интересном месте. Мы обязательно познакомим вас с окончательными результатами в ближайшего время.

Послетестовые впечатления

Suzuki DF 9.9/20 BRS – движок очень тяговитый, а так как сам по себе легкий, примерно 52 кг (и это со всеми

для тросов типа С2, специальный кабель-шлейф подключения приборов. Поставив такой мотор на лодку, вы получаете в распоряжение штурвал, а значит можете переводить себя из категории рулевого в капитаны!

Ставить дистанционное управление на обычную разборную надувную лодку – это плохая морская практика, в моем разумении. Для тестирования мотора нам был выделен РИБ с пластиковым корпусом Flinc 390. Изюминками данного корпуса являются поперечный редан на днище и съемные баллоны.

На Неве 15 августа сложился подходящий для пробы случай – небольшой выезд ПКР (Питерского клуба рыбаков). Тут можно уже компетентно обсудить достоинства и преимущества данного движка.

О вредности хорошей ухи

Нам потребовалась пара минут, чтобы прикрутить автомобильный аккумулятор. Для работы мотора достаточно небольшой батареи емкостью 35 Ач, возможен даже безбатарейный запуск. Перенастроить мотор на полноценные 20 л.с. не было возможности, но заранее убрав ограничитель забора воздуха в сервисе, мы надеялись, что под колпаком все же будет 16 «лошадок» – на эту цифру мы рассчитывали из опыта, описан-



ного в прошлом номере «Кия». Тахометра на шлейф тоже, к сожалению, не нашлось.

Итак, родной винт 9-дюймового шага. Не успели отойти, как поняли по характерному звуку, что срабатывает ограничитель оборотов. Поставили винт шагом 11" – и лодка, как говорится, пошла. При загрузке 300 кг, 11-дюймовом винте, корпусе длиной почти 4 м скорость 37 км/ч – это очень хорошо для 16 сил!

При дальнейшей загрузке скорость, понятно, падала – решили поставить винт 10". И вдруг вспомнили,

принадлежностями «дистанционного» исполнения: стартером, кабелем и т.д.), то на центровку лодки версии разной степени форсирования оказывают минимальное влияние.

Мотор такой же экономичный, как и его румпельный собрат BS (проверено на собственном опыте – В. Б.), но для модели BRS все-таки удобнее увеличенный бак на 24 л. Установка «дистанции» очень проста, логична и удобна, правда, автор только помогал опытному механику из сервиса.

Основные данные двигателя Suzuki DF 9.9 BRS

Тип	4-тактный SOHC
Рекомендуемая высота транца	381 мм (15")
Диаметр/ход поршня	60.4 x 57 мм
Номинальная мощность	7.3 кВт / 9.9 л.с. при 5.700 об/мин
Сухая масса	46 кг
Рабочий объем	327 см ³
Максимальные обороты	5000–6000 об/мин
Цилиндры	2 в ряд
Клапаны	2 на цилиндр
Система впуска	инжекторная (EFI)
Зажигание	импульсное CDI
Запуск	электростартер
Передачное отношение	2.08:1
Генератор	12 В, 6 А
Система откидки	ручная
Штатный бак	внешний 12 л
Тип топлива	бензин не ниже RON 92
Стандартный винт	алюминиевый 9.25 x 9"
Шаг доступных винтов,	7...12"
Свеча зажигания	NGK CPR6EA-9
Объем масла в картере	1 л
Объем масла в редукторе	0.25 л

Штурвал в отличие от румпеля – это волшебство. Можно смотреть только вперед и вдаль, получая удовольствие от виражей. Руки не напряжены, не надо ни контролировать неосторожные движения, ни постоянно следить за откруткой газа на румпеле. Старт «с ключа» – это просто эстетство для сурового рыбака.

Так что, если вы хотите оснастить свою лодку мотором одновременно тяговитым, экономичным, удобным в управлении, недорогим в обслуживании, при этом «антибюрократическим», с расширяемыми вдвое возможностями, то Suzuki 9.9 BRS – отличный вариант!

