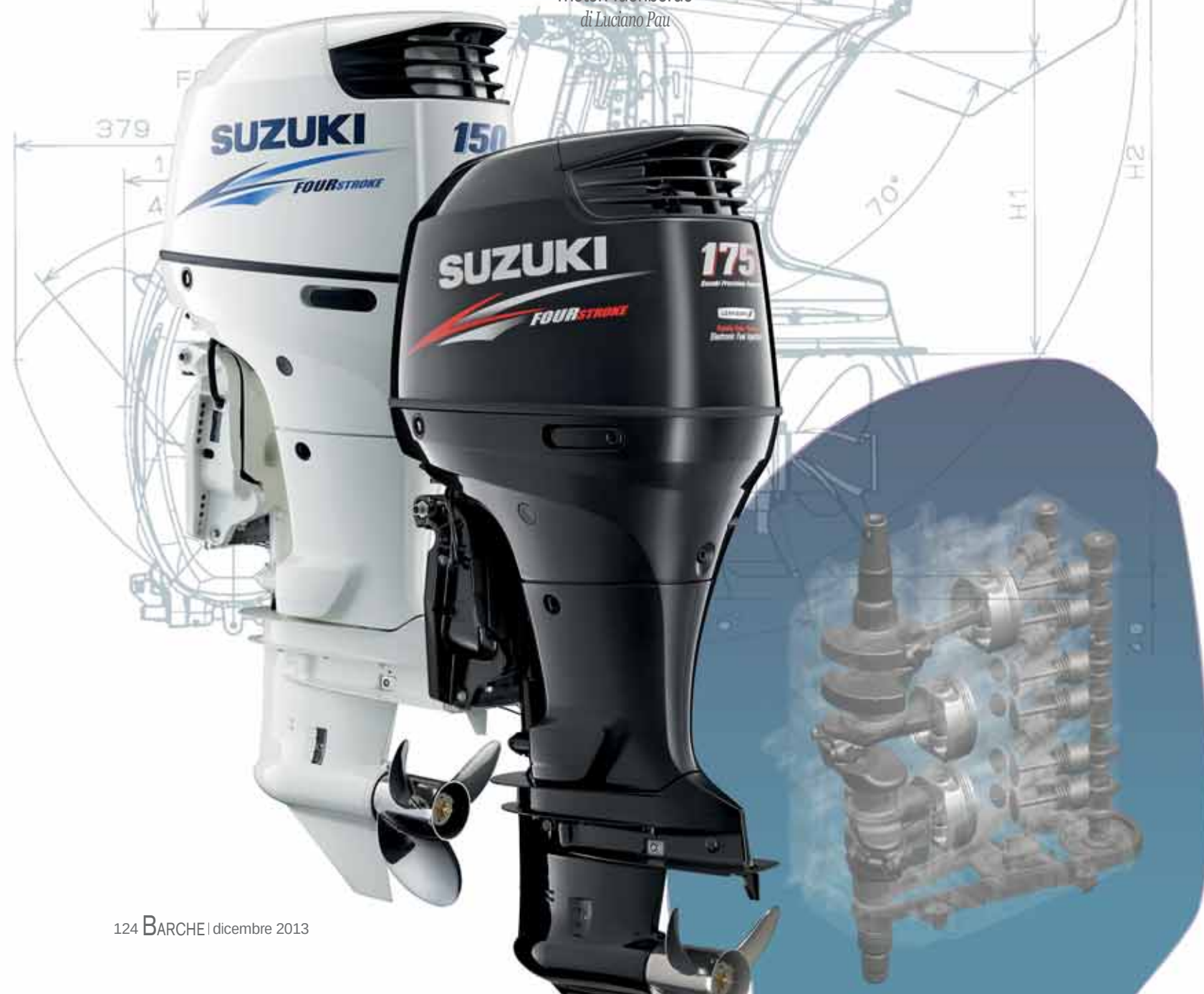


Cresce l'ottimismo

La Casa giapponese punta fortemente sull'innovazione e su una tecnologia che favorisca la riduzione dei consumi. Tante le novità tra i motori fuoribordo
di Luciano Pau



Grande soddisfazione di Yasuhara Osawa, Division General Manager Global Marine & Power Products di Suzuki Motor Corporation nel commentare i risultati dell'anno finanziario della Casa giapponese nel 2012 che registrano un incremento rispetto al 2011 del 5,9%, passando da 48,4 a 50,2 miliardi di Yen. Il mercato mondiale dei motori fuoribordo di Suzuki registra dati positivi, avendo toccato nel 2012 uno

share del 17,9% del mercato globale con oltre 20.600 motori venduti e, nel 1° semestre 2013 un 19,8% dell'intero mercato. Il miglior risultato europeo si registra in Russia. Suzuki sta investendo sull'innovazione, in particolare con tre soluzioni: Lean Burn per ridurre i consumi, Selective Rotation che consente di avere in un unico piede un sistema destrorso o sinistrorso ed infine il Precision Control per pilotare con comandi senza cavi. Ma oltre alle novità tecniche e motoristiche, Suzuki si baserà sempre di più sul "Customer Satisfaction", cercando di porre il cliente Suzuki al centro dell'attenzione per la Casa giapponese. Paolo Ilariuzzi, Responsabile Commerciale Marine, ha ricordato che mentre l'Italia era al primo posto nel campo mondiale dei fuoribordo nel 2008, ora è scivolata al 4° posto, ed il nostro mercato interno dopo una flessione del 26,2% nel 2012 rispetto al 2011, stima un'ulteriore flessione per il 2013, con una punta presunta del 30,5%. Nonostante ciò il mercato italiano per quanto concerne i motori Suzuki con architettura V6 resta il primo mercato europeo. I dati Icomia confermano poi che Suzuki nel 2012 ha guadagnato quote di mercato rispetto alla concorrenza del 1,2% ed è stato primo assoluto nel campo dei "senza patente" con oltre un 30% delle quote di mercato globale. Suzuki Marine Italia rafforza la sua squadra con Dario Mez-

zano che andrà ad occupare il ruolo di coordinamento package e sviluppo rete; Ezio Mirandola nell'area managers commerciale insieme a Giuseppe Penta, mentre Marco Massola si occuperà del supporto tecnico marine.

Novità motori 2013/2014

Viene ampliata la gamma White Limited Edition che interesserà i motori -DF90A - DF150 e 175TG - DF200 - 225- 250T e DF250 e 300AP. A questi motori, oltre alla possibilità di essere forniti in questa colorazione che meglio si abbina a scafi in vetroresina, Suzuki allega nel prezzo di listino anche lo strumento multifunzione Multi Gauge, e gli adesivi in resina neri e grigi che abbelliscono le calandre. Un modo in più di personalizzare la propria imbarcazione. La nuova scatola telecomandi con un design più moderno sarà disponibile da marzo 2014. I motori DF9.9BT, DF15AT e DF20AT, saranno dotati del nuovo sistema d'iniezione elettronica senza l'ausilio della batteria e del Lean Burn, che gestisce elettronicamente i rapporti



I piccoli fuoribordo utilizzano la tecnologia Lean Burn per migliorare i consumi.

➤ **Caratteristiche tecniche DF150TG e DF175TG:** Tipo motore 4 Tempi DOHC 16 valvole • Sistema di alimentazione ad iniezione elettronica Multi Point • Peso a secco (223 kg. in versione L) • N° cilindri 4 in linea • Cilindrata 2.867 cc • Alesaggio per corsa 97 x 97 mm • Utilizzo ottimale 5.000-6.000 giri per DF150TG e 5.500-6.100 giri per DF175TG • Potenze: 150 hp (110 Kw) - 175hp (129 Kw) • Alternatore 12V 44 A



aria/benzina consentendo di risparmiare tra il 10 ed il 15% di carburante rispetto ad altri di pari potenza. Detti motori inoltre saranno dotati di power Tilt, che tornerà molto utile quando verranno abbinati a dei tender. Infine la barra di guida, la quale propone sistemi di controllo ergonomici ed integrati sia per ciò che concerne il cambio di marcia, che l'azionamento della valvola a farfalla attraverso una frizione dell'acceleratore regolabile. Altra importante novità è l'arrivo in gamma di un nuovo motore da 60 cavalli in versione High Performance. Il DF60AV è un trcilindrico a 12 valvole regolate da un doppio albero a camme in testa (DOHC), da 941 cc. equipaggiato con sistema d'iniezione elettronica Multi Point e con un piede High Performance dal grande rapporto di trasmissione (2,42:1 contro i 2,27 della versione DF60A) che consente l'adozione di eliche di passo maggiorato, sino a 14" contro gli 11,5" adottabili sul motore in versione standard. I vantaggi pratici che si possono ottenere sono ovviamente legati ad una miglior spinta, che meglio si adatta a scafi pesanti, una coppia più efficiente rispetto alla versione "standard" ed un peso inferiore se paragonato ai motori della concorrenza. Grazie all'adozione di questo piede, che è lo stesso adottato sul DF140A, si riesce ad ottenere un incremento prestazionale del 57% in marcia avanti rispetto alla versione standard, ed addirittura di un 314% (si, avete capito bene) in marcia indietro (1.10 kgf contro 35 kgf)! Altro benefit si ottiene in accelerazione in quanto, con il nuovo modello si plana molto più rapidamente. In versione prototipo sono invece stati presentati in anteprima mondiale a Genova due nuovi motori da 25 e 30 cavalli, il DF25A e il DF30A. Si tratta di motori a tre cilindri particolarmente leggeri (saranno quelli che peseranno di meno sul mercato nei pari potenza con i loro 59 Kg.). Infine lasciamo l'ultima parte dell'articolo ai nuovi DF175 e DF150TG. Precisiamo innanzitutto che non vanno a

sostituire i modelli già in gamma siglati con la lettera terminale A, bensì si propongono come "alternative" più tecnologicamente avanzate. In effetti i motori rispetto alle versioni precedenti arricchiscono i sistemi già adottati, come l'iniezione elettronica Multi Point o il VVT (Variable Valve Timing) che continua però ad essere presente solo sul DF175TG, con la tecnologia Lean Burn ed il Precision Control. Il primo, come abbiamo già avuto modo più volte di dire parlando di altri prodotti Suzuki ha il pregio di fornire una combustione magra, con un rapporto stechiometrico che favorisce le prestazioni ma tiene d'occhio i consumi, garantendo risparmi rispetto alla versione precedente di un 15% circa, mentre il Precision Control, grazie al sistema drive-by-wire che elimina l'impiego di cavi e dialoga continuamente con la centralina, ottimizza i flussi di carburante e permette di gestire al meglio la navigazione ai vari regimi di giri, enfatizzandone i risultati in particolare a bassi regimi ed in manovra, rendendo tutto più facile. Quattro i cilindri che compongono il gruppo termico di questa coppia di fuoribordo, ognuno munito di 4 valvole gestite da un doppio albero a camme in testa, per una cilindrata complessiva di 2.8 litri. Entrambi i motori inoltre fanno registrare valori di coppia molto interessanti ai bassi regimi di giri e noi lo abbiamo provato in quanto installato a bordo di un gommone Zar Makò 68 in prova al meeting. Ebbene, con mare molto mosso, vento di oltre 30 nodi, tre persone di equipaggio, dotazioni di bordo, pieno di carburante ed elica di passo 19", abbiamo planato in 2,4" fino a toccare una velocità di punta di 35 nodi, anche se mancavano all'appello ancora 300 giri, non potendo per via del mare mosso lavorare più di tanto sul trim. I consumi, come preventivato, sono risultati interessanti in quanto, a 4.500 giri e 25,5 nodi si sono attestati sui 43,5 l/h, mentre a 5.000 giri a 60 litri/ora, per toccare a pieno regime consumi di 80 litri/ora. (segue a p. 128)

➤ Tra le molte iniziative da segnalare Suzuki D.O.C., **Defence of Costumer, se il cliente subisce il furto del motore** entro un termine massimo di un anno dal suo acquisto, verrà risarcito non dalla compagnia ma direttamente da Suzuki con la fornitura di un motore nuovo identico a quello rubato.





➤ **Caratteristiche tecniche SR19:**
Lunghezza m 5,55 • Larghezza m 2,18 •
Portata persone 7 • Potenza massima 140
hp • Potenza minima 40 hp • Peso a secco
kg 520 • categoria di progettazione CE: C

Caratteristiche tecniche SR21:
Lunghezza m 6,30 • Larghezza m 2,40 •
Portata persone 7 • Potenza massima 200
hp • Potenza minima 100 hp • Peso a

**secco kg 1.150 • categoria di
progettazione CE: C**

**Caratteristiche tecniche
SR23: Lunghezza m 6,75 • Larghezza m
2,40 • Portata persone 8 • Potenza
massima 250 hp • Potenza minima 115 hp
• Peso a secco kg 1.250 • categoria di
progettazione CE: C**

(continua da p. 126) **Scafi a disposizione**
Gli scafi messi a disposizione per i test di rito erano diversi:
Mako' 58 e 68, per l'occasione quest'ultimo motorizzato con
il nuovissimo DF175TG. Si tratta di un gommone adatto alla
navigazione diurna ed alla convivialità, proponendo prendisole
componibili (2) sia a prua che a poppa, area questa che può



a sua volta diventare con estrema semplicità un angolo salotto, semplicemente amuovendo i piani di completamento per il divano. Consolle di guida centrale ed ergonomica per un controllo "intuitivo" del battello e con gli strumenti sempre sott'occhio, è motorizzabile da 90 sino a 200 cavalli. Altro modello presente per le prove era il Mako' 58 Easy, entry level della gamma, motorizzabile semplicemente con un DF40A in livrea White limited edition della famiglia Suzuki, ovviamente, e studiato per chi non possiede la patente nautica.

SR19 – 21 e 23

Sono le imbarcazioni che prendono vita dalla collaborazione esistente tra Suzuki e Ranieri International. Le imbarcazioni assumono in questo caso la sigla SR e vengono commercializzate in package con le motorizzazioni del colosso giapponese. Tre le soluzioni disponibili in acqua, la SR19, la SR21 e la SR23, Tre alternative per vivere il mare di cui la più piccola presentata con un DF40AST Limited Edition, l'intermedia con un DF175TG e la più grande con un DF250AP. A contraddistinguere i modelli, oltre a coperte molto ben studiate, anche la carena che sfrutta la tecnologia H.I.S. (Hull Innovative System), i cui redan rendono più rapido l'ingresso in planata e più confortevole la navigazione ai vari regimi di giri.

Caratteristiche tecniche Makò 68: Lunghezza m 6,80 • Larghezza m 2,80 • Diametro tubolari m 0,58 • Compartimenti stagni 5 • Portata persone 12 • Potenza massima 200hp • Potenza minima 90 hp • Peso a secco kg 760 • categoria di progettazione CE: C	Caratteristiche tecniche Makò 58: Lunghezza m 5,80 • Larghezza m 2,54 • Diametro tubolari m 0,56 • Compartimenti stagni 5 • Portata persone 10 • Potenza massima 150 hp • Potenza minima 40 hp • Peso a secco kg 480 • categoria di progettazione CE: C
---	--



➤ **Caratteristiche tecniche AL21:**
Lunghezza m 7,00 • Larghezza m 2,50 • Portata persone 6 • Potenza massima 175 hp • Peso a secco kg 1.000 • categoria di progettazione CE: C

Al Custom 21
L'azienda che fa capo ad Andrea Lia ha da un po' di tempo a questa parte stretto una sinergia operativa con Suzuki. L'imbarcazione proposta al meeting è l'AL21, motorizzato per l'occasione con un DF175, uno scafo di 7 metri di lunghezza studiato nei dettagli per la pesca d'altura e con a poppa il bracket Armstrong che permette di fruire di maggior lunghezza di carena e conseguente miglior navigazione, oltre a garantire a chi pesca più spazio calpestabile a bordo. Adotta il leaning post ed il T-Top con portacanne supplementari, che si aggiungono a quelli disposti sui bordi delle murate. È disponibile inoltre una vasca a pagliolo per il pescato ed una per il vivo a poppa.

MB11
Si scrive MB11 e si pronuncia MBeleven, ed è un curioso quanto curato piccolo scafo da usare per piccoli spostamenti o

come tender di lusso. È prodotto dalla PHIEQUIPE di Rivalta (TO), ed è particolarmente curato negli allestimenti presentando il teak su tutta la superficie calpestabile, una postazione di pilotaggio a sella, un ampio gavone di poppa con doppio accesso ed una piccola seduta a prua. Numerose anche le possibili colorazioni a disposizione per il cliente che voglia distinguersi. Lo abbiamo provato abbinato ad un DF40A che rappresenta anche la massima motorizzazione applicabile, con il quale si possono raggiungere ottime velocità, anche se la carena, non dotata di pattini e piuttosto piatta, richiede la giusta attenzione in conduzione.



Caratteristiche tecniche MB11: Lunghezza m 3,35 • Larghezza m 1,20 • Portata persone 4 • Potenza massima 40 hp • Peso a secco kg 245 • categoria di progettazione CE: C