



Way of Life!

# SILNIKI ZABURTOWE SUZUKI 2016

THE  
**ULTIMATE**  
4-STROKE OUTBOARD





**THE**  
**ULTIMATE**  
**4-STROKE OUTBOARD**

Spędzamy sporo czasu na wodzie porównując, doskonaląc i testując silniki zaburtowe i po prostu ciesząc się pływaniem. Już dawno temu zauważyliśmy, że najlepszy silnik to taki, który daje użytkownikowi poczucie radości i satysfakcji.

Dlatego poświęcamy nasz czas, energię, wiedzę i umiejętności oraz używamy najbardziej zaawansowanych technologii, jakie mamy do dyspozycji, by opracować rozwiązania, które dają naszym silnikom zaburtowym przewagę nad konkurencją - czy to w postaci lepszych osiągnięć, większej trwałości, niższego zużycia paliwa czy cichszej pracy.

50 lat po premierze naszego pierwszego silnika zaburtowego, Suzuki może poszczycić się pozycją lidera techniki silników zaburtowych. Zdominowaliśmy całą branżę ilością nagród zdobytych za innowacyjne rozwiązania i za kompletne konstrukcje. Motorowodniactwo jest w naszych genach, więc szukamy kolejnych przełomów w możliwościach silników zaburtowych, by zadowolić nasze własne oczekiwania, a co najważniejsze, zadziwić nowymi możliwościami użytkowników.

Zadowolenie i radość widoczne na twarzach klientów, których spotykamy na wodzie, przynoszą nam poczucie ogromnej dumy i satysfakcji. To prowadzi nas dalej w dążeniu do tworzenia optymalnych silników, które dostarczą nowych, niezwykłych wrażeń na wodzie.

## 4-SUWOWE SILNIKI ZABURTOWE SUZUKI

...zapewniają użytkownikom wspaniałe emocje i pełne zadowolenie.



# Spróbuj ekstremalnej przygody na wodzie z silnikiem zaburtowym Suzuki

Patrząc na historię produktów firmy z perspektywy 50-lecia silników zaburtowych Suzuki obchodzonego w 2015 roku, jedną rzeczą pozostającą bez zmian, jest nasza pasja w szukaniu nowych wyzwań. Każda osoba w naszym dziale silników zaburtowych, poczynając od ludzi zaangażowanych w rozwój technologii i produkcji, po tych, którzy silniki sprzedają i obsługują, jest głęboko zainteresowana tym, czego nasi klienci pragną i oczekują od swoich silników zaburtowych. Uwagi pochodzące od klientów to jedno ze źródeł informacji potrzebnych do budowania lepszych silników zaburtowych, które zapewnią użytkownikowi jeszcze więcej dobrych emocji w czasie pływania.

Z biegiem lat nasze działy odpowiadające za rozwój i konstrukcję wypracowały kilka bardzo pomysłowych rozwiązań i technologii, które gwarantują naszym silnikom zaburtowym coraz wyższy poziom osiągnięć. Dzięki temu nasze czterosuwowe silniki zaburtowe zdobyły w sumie siedem prestiżowych nagród NMMA (National Marine Manufacturers Association) za innowacyjność produktów, co zapewniło firmie Suzuki światowy rozgłos i pozycję najczęściej nagradzanego producenta silników zaburtowych.

Patrząc w przyszłość, jesteśmy zdecydowani podjąć każde wyzwanie, by kolejni użytkownicy mogli doświadczyć radości posiadania silnika Suzuki.

## THE ULTIMATE 4-STROKE OUTBOARD

### 50 lat silników zaburtowych Suzuki





# V6 POWER

DF300AP / DF250AP  
DRIVE BY WIRE



SKONSTRUOWANE Z WYKORZYSTANIEM  
NAJBARDZIEJ ZAAWANSOWANYCH  
ROZWIĄZAŃ FIRMY SUZUKI, BY DOSTARCZAŁY  
EKSTREMALNYCH WRAŻEŃ I OSIĄGÓW

Uwaga: Podczas korzystania z łodzi zawsze należy zakładać kamizelkę ratunkową i używać prawidłowo zapiętej linki wyłącznika awaryjnego.

THE  
**ULTIMATE**  
4-STROKE OUTBOARD

DRIVE BY WIRE

KEYLESS



DF300AP

DRIVE BY WIRE

KEYLESS



DF250AP



LEAN BURN

SUZUKI SELECTIVE ROTATION

Suzuki Precision Control

## SILNIKI ZABURTOWE SUZUKI V6: TO ONE WYZNACZAJĄ STANDARDY W ZAKRESIE TECHNIKI, MOCY I OSIĄGÓW

### Nagradzane i sprawdzone technologie

Trzykrotnie nagradzane przez National Marine Manufacturers Association (NMMA) za innowację i konstrukcję, flagowe czterosurowe silniki zaburtowe Suzuki V6 wyznaczają i redefiniują standardy, według których oceniane są inne silniki. Układy rozrządu z dwoma wałkami w głowicy (DOHC), 24 zawory i elektronicznie sterowany wtrysk paliwa, to norma w naszych silnikach V6. Do tego silniki DF300AP oraz DF250AP wyposażono w system zmiennych faz rozrządu (VVT), co zapewnia im wyższe wartości momentu obrotowego w zakresie niskich i średnich prędkości obrotowych. W silnikach zastosowano system dolotu powietrza o zmiennej długości kanałów, maksymalizując moc silników w zakresie górnych prędkości obrotowych. Wykorzystując układ V6 o kącie rozchylenia cylindrów wynoszącym 55 stopni, inżynierowie Suzuki uzyskali bardzo zwartą budowę silników zdobywających nagrody za swoją moc i osiągi.

### Suzuki Selective Rotation

Pierwszy na świecie system pozwalający na zmianę kierunku obrotów śruby napędowej wprowadzono w silnikach DF300AP i DF250AP. Innowacyjna technologia pozwala temu samemu silnikowi na obracanie śruby w prawo lub w lewo, co uzyskuje się za pomocą opcjonalnego złącza i śruby napędowej odpowiedniej dla danego kierunku obrotów. Czyny to silnik jeszcze bardziej uniwersalnym, eliminując konieczność zakupu silnika z przypisanym do niego kierunkiem obrotów.

### Suzuki Precision Control

Silniki DF300AP i DF250AP korzystają także z naszego elektronicznego systemu sterowania drive-by-wire, który oferuje płynne i precyzyjne sterowanie oraz gotowość do błyskawicznej zmiany przełożenia.

### Keyless Start System

Silniki DF300AP i DF250AP standardowo wyposażone są w system rozruchu bezkluczykowego pełniący również funkcję immobilizera.



# CZTERY CYLINDRY Z GÓRNEJ PÓŁKI

**DF200AP / DF200A**  
DRIVE BY WIRE      STEROWANIE MECHANICZNE

THE  
**ULTIMATE**  
4-STROKE OUTBOARD



**IMPONUJĄCE OSIĄGI SILNIKA V6  
Z WYJĄTKOWO LEKKIEJ CZWÓRKI – DF200A/AP**

Uwaga: Podczas korzystania z łodzi zawsze należy zakładać kamizelkę ratunkową i używać prawidłowo zapiętej linki wyłącznika awaryjnego.



**FENOMENALNE OSIĄGI I PEŁNA PALETA  
ZAAWANSOWANYCH FUNKCJI UŻYTKOWYCH  
GWARANTUJĄ REALNE KORZYŚCI NA WODZIE**

### Najlepszy na rynku stosunek mocy do masy

Jednostki DF200A/200AP wykorzystując czterocylindrowy, rzędowy silnik „Big-Block” o pojemności skokowej 2867cm<sup>3</sup> mogą mierzyć się osiągnięciami z silnikami V6. Dla tych, którzy wyposażają nową łódź, a także dla szukających nowego, lżejszego napędu swojej łodzi z czterosuwowym silnikiem V6 (a nawet z dwusuwowym starszej generacji), silnik DF200A/200AP będzie bardzo atrakcyjną alternatywą, gdy porówna się rozmiary, masy, zużycie paliwa, nie wspominając nawet o cenie zakupu. Silniki standardowo wyposażone są w system rozruchu bezkluczykowego „Keyless Start System” pełniący również funkcję immobilizera.



### DF200AP oferuje jeszcze więcej

DF200AP jest pierwszym silnikiem zaburtowym klasy 147kW (200KM) z systemem sterowania drive-by-wire Suzuki Precision Control oraz z systemem Suzuki Selective Rotation. Dzięki Suzuki Selective Rotation, dealer może ustawić silnik na standardowy, bądź przeciwny kierunek obrotów śruby.

### Liczby robią wrażenie

- 2867 cm<sup>3</sup> silnika „Big Block”,
- 226 kg masy, o 12% mniej od poprzedniego modelu (DF200ATL),
- wysoki stopień sprężania 10,2:1 zwiększa moc silnika,
- technologia spalania ubogiej mieszanki Lean Burn Control daje zaskakujące wyniki w ograniczaniu zużycia paliwa.



# MOCNA KLASA ŚREDNIA

**DF175TG / DF150TG**

DRIVE BY WIRE

**CZTEROCYLINDROWE RZĘDOWE SILNIKI BIG BLOCK  
TO REWELACYJNA MOC I ŚWIETNE OSIĄGI**

Uwaga: Podczas korzystania z łodzi zawsze należy zakładać kamizelkę ratunkową i używać prawidłowo zapiętej linki wyłącznika awaryjnego.

THE  
**ULTIMATE**  
4-STROKE OUTBOARD



**DF175TG**

LEAN BURN

Suzuki Precision Control



**DF150TG**

LEAN BURN

Suzuki Precision Control

## DUŻA POJEMNOŚĆ I MAŁA MASA TO IDEALNA RÓWNOWAGA RZĘDOWYCH CZTEROCYLINDROWCÓW SUZUKI: MOC OSIĄGÓW – MINIMUM CIĘŻARU

### Mniejsze rozmiary, większa pojemność

Inżynierowie Suzuki wykazują wyjątkowy talent do zwiększania mocy silników i jednoczesnego zmniejszania ich wymiarów. Czterocylindrowe silniki zaburtowe są tego dobrym przykładem. Jednostki o pojemności 2867 cm<sup>3</sup> zapewniają wspaniałe przyspieszenia i osiągi godne silników „Big Block”, a jednocześnie pozostają zaskakująco małe i lekkie.

### Zamienić moc w prędkość

Wysokie przełożenie (2,50:1) i użycie dużej śruby napędowej pozwala skutecznie zamienić moc czterocylindrowego silnika „Big Block” w świetne przyspieszenia i wysokie prędkości maksymalne.

### DF175TG i DF150TG mogą więcej

DF175TG i DF150TG wyposażono w system spalania ubogiej mieszanki Suzuki Lean Burn Fuel Control, dzięki czemu silniki charakteryzują się wyjątkową oszczędnością paliwa osiągniętą bez konieczności ograniczania osiągnięć, a właściciel takiego silnika może popłynąć dalej, szybciej i taniej. Silniki DF175TG i DF150TG są wyposażone w system Suzuki Precision Control, czyli elektroniczne sterowanie przepustnicą i zmianą przełożeń w systemie drive-by-wire.



# LEKKIE I SPORTOWE

DF140A / DF115A / DF100A / DF90A / DF80A / DF70A

STEROWANIE MECHANICZNE

BARDZO MOCNE, NIEZAWODNE  
I OSZCZĘDNE SILNIKI SUZUKI  
– NAJBARDZIEJ UNIWERSALNE  
Z OFEROWANYCH, ZAPROJEKTOWANE  
TAK, BY SPROSTAĆ WYMAGANIOM  
UŻYTKOWNIKÓW, PŁYWAJĄCYCH  
DLA PRZYJEMNOŚCI, JAK  
I TYCH, KTÓRZY UŻYWAJĄ ŁODZI  
DO PRACY.

THE  
**ULTIMATE**  
4-STROKE OUTBOARD

STEROWANIE  
MECHANICZNE

KEYLESS

KEYLESS

KEYLESS



DF140A

LEAN BURN

DF115A

LEAN BURN

DF100A

LEAN BURN

STEROWANIE  
MECHANICZNE



DF90A

LEAN BURN

DF80A

LEAN BURN

DF70A

LEAN BURN

## INNOWACYJNA TECHNIKA SUZUKI W POŁĄCZENIU Z SYSTEMEM SPALANIA UBOGIEJ MIESZANKI ZAPEWNIĄ WSPANIAŁE OSIĄGI

### Technologia Suzuki Lean Burn Control

Lekkie sportowe silniki zaburtowe wyposażone są w system spalania ubogiej mieszanki (Suzuki Lean Burn Fuel Control), który dostosowuje mieszankę paliwo-powietrzną do warunków pracy. System znacznie obniża zużycie paliwa niemal w całym zakresie pracy silnika, od niskich prędkości obrotowych aż po prędkości rejsowe.

### Innowacyjne technologie Suzuki

Silniki DF140A, DF115A i DF100A wyposażono w sterowanie z układem sprzężenia zwrotnego z czujnikiem tlenu w układzie wydechowym, co pozwala uzyskać stabilniejszą emisję i mniejsze zanieczyszczenie spalin. Silniki DF140A i DF115A mają ponadto czujniki spalania stukowego, pozwalające wykrywać i korygować nieprawidłowości procesu spalania, a przez to zapewnić efektywniejszą pracę silnika.

### Keyless Start System

Silniki DF140A, DF115A i DF100A standardowo wyposażone są w system rozruchu bezkluczykowego pełniący również funkcję immobilizera.



# KOMPAKTYWY I MOCNE

DF60A / DF50A / DF40A / DF60AV / DF50AV

STEROWANIE MECHANICZNE



**NIEWIELKIE WYMIARY I DUŻA MOC TO CECHY  
UNIWERSALNYCH SILNIKÓW ZABURTOWYCH SUZUKI  
NADAJĄCYCH SIĘ DO BARDZO WIELU ZASTOSOWAŃ**

Uwaga: Podczas korzystania z łodzi zawsze należy zakładać kamilkę ratunkową i używać prawidłowo zapiętej linki wyłącznika awaryjnego.

THE  
**ULTIMATE**  
4-STROKE OUTBOARD

STEROWANIE  
MECHANICZNE



DF60A

LEAN BURN

DF50A

LEAN BURN

DF40A

LEAN BURN

STEROWANIE  
MECHANICZNE



DF60AV

LEAN BURN

HIGH ENERGY ROTATION

DF50AV

LEAN BURN

HIGH ENERGY ROTATION

## NIEWIELKIE I LEKKE SILNIKI ŁĄCZĄ WYSOKIE OSIĄGI Z NISKIM ZUŻYCIEM PALIWA

### Automatyczny napinacz łańcucha rozrządu

W każdym z silników powyżej DF40A łańcuch rozrządu nie wymaga żadnych czynności obsługowych. Zastosowano proste, ale efektywne rozwiązanie polegające na umieszczeniu łańcucha w kąpielii olejowej, więc nie potrzebuje on dodatkowego smarowania. Ponadto, wyposażony jest w automatyczny napinacz hydrauliczny, więc jego naciąg jest zawsze prawidłowy, co pozwala uniknąć kontroli i regulacji naciągu.

### High Energy Rotation

Silniki DF60AV i DF50AV wykorzystują układ zwiększania siły ciągu High Energy Rotation, który polega na specjalnej konstrukcji spodziny z przełożeniem 2,42:1. Przy takim przełożeniu używa się śruby napędowej powiększonej do 35,6 cm (14 cali), co pozwala skutecznie radzić sobie z ciężkimi i dużymi łodziami.



# PORTABLE FUN

NOWOŚĆ

NOWOŚĆ

NOWOŚĆ

DF30A / DF25A / DF20A / DF15A / DF9.9B / DF6A / DF5A / DF4A / DF2.5

STEROWANIE MECHANICZNE

THE  
**ULTIMATE**  
4-STROKE OUTBOARD



Zdobywca  
2014 NMMA  
Innovation Award  
DF30A/25A

STEROWANIE  
MECHANICZNE



DF30A

LEAN BURN

STEROWANIE  
MECHANICZNE



DF25A

LEAN BURN

DF20A

LEAN BURN

DF15A

LEAN BURN

DF9.9B

LEAN BURN

DF6A

NOWOŚĆ

DF5A

NOWOŚĆ

DF4A

NOWOŚĆ

STEROWANIE  
MECHANICZNE



DF2.5

DF2.5  
z długą kolumną

## MOCNE, MAŁE I LEKKIE PRZENOŚNE SILNIKI ZABURTOWE

### Bezakumulatorowy system wtrysku paliwa

System wtrysku paliwa pracujący bez akumulatora wprowadzono po raz pierwszy w silnikach DF20A, DF15A i DF9.9B, otrzymali go także silniki DF30A i DF25A. W połączeniu z systemem spalania ubogiej mieszanki Lean Burn Control pozwala on silnikom Suzuki na uzyskiwanie wyjątkowo niskiego zużycia paliwa przy obniżonym poziomie zanieczyszczenia spalin w całym zakresie warunków pracy.

### Lekkość i moc

Ważąc zaledwie 13,5 kg (z krótką kolumną), silnik DF2.5 jest najlżejszym i najmniejszym czterosurowym silnikiem zaburtowym Suzuki. Jest to świetny silnik do napędu małych łodzi i pontonów. DF2.5 dostępny jest także w wersji z długą kolumną, zwiększając ilość możliwych zastosowań.

### DF4A / DF5A / DF6A

Silniki DF4A, 5A i 6A są zupełnie nową konstrukcją zastępującą powszechnie cenione 4-, 5- i 6-konne przenośne czterosurowe silniki zaburtowe przeznaczone do małych łodzi rekreacyjnych lub służące jako silniki pomocnicze do jachtów żaglowych.

### Najważniejsze cechy silników DF4A / DF5A / DF6A

#### Bardziej zwarte i lżejsze

Przy zachowaniu pojemności skokowej silnika wynoszącej 138 cm<sup>3</sup> zmniejszono jego masę do 23,5 kg<sup>1</sup> i jest to obecnie najlżejszy czterosurowy silnik w swojej klasie. Niższa masa to większa wygoda i łatwość użytkowania. Dla zwiększenia wygody zintegrowano uchwyt do przenoszenia silnika z dolną obudową, uchwyt zaokrąglono, by lepiej pasował do dłoni przy przenoszeniu, pojawił się też dodatkowy uchwyt z przodu ułatwiający przenoszenie silnika.

#### Bardziej przyjazny dla użytkownika

Znajdujący się na górze zintegrowany zbiornik paliwa i nowy układ wymuszonego smarowania z pompą oleju, pozwalają na transport i przechowywanie silnika położonego na dowolną z trzech stron bez ryzyka wycieków paliwa lub oleju. Wyeliminowano również konieczność wstępnego dopompowania paliwa do gaźnika po dłuższym okresie przechowywania. Nowy system zasilania paliwem umożliwia natychmiastowe uruchomienie silnika. Takie cechy czynią przenośny silnik zaburtowy bardziej przyjaznym dla użytkownika. Konstrukcja rumpla w znaczący sposób redukuje przenoszenie się wibracji, co znacząco podnosi komfort eksploatacji. Nowy system smarowania w istotny sposób przedłuża żywotność silnika.

<sup>1</sup> Masa wersji S (z krótką kolumną). Bez masy śruby i oleju silnikowego.

NAJNOWSZA TECHNIKA  
I LICZNE NAGRODY CZYNIAJĄ  
PRZENOŚNE SILNIKI SUZUKI  
EKSTREMALNYMI W SWOIM  
GATUNKU

Uwaga: Podczas korzystania z łodzi zawsze należy zakładać kamizelkę ratunkową i używać prawidłowo zapiętej linki wyłącznika awaryjnego.



## MOC

### MOCNY NAPĘD

#### ODSUNIĘTY WAŁ NAPĘDOWY

Suzuki jest pierwszą firmą, która zastosowała odsunięty wał napędowy w czterosuwowych silnikach zaburtowych. Dzięki tej innowacji możliwe było zwiększenie mocy silnika i zmniejszenie jego wymiarów. Przy okazji uzyskano przesunięcie środka ciężkości silnika do przodu, co poprawiło rozkład masy i wpłynęło na redukcję drgań występujących na rufie.

#### DWUSTOPIŃOWA REDUKCJA PRZEŁOŻENIA

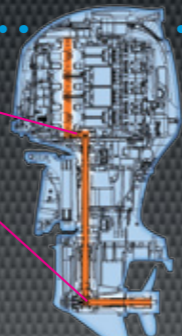
Zastosowanie dwustopniowej redukcji przełożenia pozwala uzyskać duże obniżenie obrotów, służące zapewnieniu potężnego momentu napędowego na śrubie, czego wynikiem są świetne przyspieszenia i wysoka prędkość maksymalna.

DF200A

1 STOPIEŃ REDUKCJI:  
30:36=1.20

2 STOPIEŃ REDUKCJI:  
12:25=2.08

ŁĄCZNIE: 2.50:1



#### WYBRANE SILNIKI \*Przełożenia najwyższe w każdej z klas

SILNIK	DF70A/80A/90A	DF100A/115A/140A	DF150 (TG)/175 (TG)/200A	DF200/225/250	DF250AP/300AP
PRZEŁOŻENIE	2.59:1	2.59:1	2.50:1	2.29:1	2.08:1

#### UKŁAD DOŁOTOWY O ZMIENNEJ DŁUGOŚCI

Zmienna długość kanałów układu dołotowego zwiększa osiągi silników, a to dzięki doprowadzeniu do każdego z cylindrów krótkiego i długiego przewodu dołotu powietrza. Przy niższych prędkościach obrotowych powietrze jest dostarczane do cylindrów dłuższymi kanałami, zapewniając optymalną ilość powietrza w komorach spalania i podnosząc moment obrotowy silnika w tym zakresie obrotów. Przy wyższych prędkościach obrotowych otwierają się zawory na krótkich kanałach dołotowych, zwiększając moc przy wysokich prędkościach obrotowych. (DF250, DF225, DF200AP, DF200A, DF175TG, DFG150TG, DF175, DF150)

#### HIGH ENERGY ROTATION

Silniki z układem zwiększania siły ciągu High Energy Rotation mają spódzinę z przełożeniem 2,42:1, co pozwala na użycie śruby napędowej powiększonej do 35,6 cm (14 cali). (DF60AV i DF50AV)

## EFEKTYWNOŚĆ PALIWOWA

### LEAN BURN

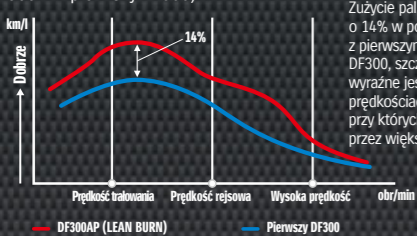


Zużycie paliwa jest ważne zarówno dla osób pływających dla przyjemności, jak i w celach zarobkowych. System Lean Burn Control skonstruowano z myślą o obniżeniu zużycia paliwa w zakresie od niskich aż po rejsowe prędkości. System z wyprzedzeniem określa ilość paliwa wymaganą do pracy silnika w danych warunkach i dostarcza optymalną mieszankę paliwowo-powietrzną. (Wszystkie silniki od DF9.9B do DF300AP, oprócz DF250, DF225, DF200, DF175, DF150)

Dane wykorzystane do stworzenia wykresów pochodzą z badań laboratoryjnych przeprowadzonych w kontrolowanych warunkach. Rzeczywiste wyniki będą się różniły w zależności od warunków eksploatacyjnych (kształt łodzi, wielkość, masa, warunki atmosferyczne, itp).

#### PORÓWNIANIE ZASIĘGU NA 1 LITRZE PALIWA

(DF300AP i pierwszy DF300)



## NIEZAWODNOŚĆ

### BEZOBSŁUGOWY ŁAŃCUCH ROZRZĄDU

We wszystkich silnikach od modelu DF40A łańcuch rozrządu pracuje w kąpieli olejowej, więc nie wymaga dodatkowego smarowania. Układ wyposażony jest w automatyczny napinacz hydrauliczny, dzięki czemu łańcuch zawsze pracuje odpowiednio napięty. Oba rozwiązania czynią go trwałym i bezobsługowym.



#### SYSTEM ZMIENNYCH FAZ ROZRZĄDU (VVT)

Wykorzystanie zaawansowanego systemu zmiennych faz rozrządu firmy Suzuki pozwala zmieniać czasy otwierania i zamykania zaworów dołotowych i optymalizować w ten sposób pracę rozrządu. Dzięki systemowi VVT inżynierowie Suzuki uzyskali podwyższenie momentu obrotowego silników w zakresie niskich i średnich prędkości obrotowych i zwiększyli moc w całym zakresie prędkości obrotowych. System jest sterowany hydraulicznie za pomocą ciśnienia wytwarzanego przez pompę oleju, a samo sterowanie odbywa się automatycznie, dzięki czemu użytkownicy mogą cieszyć się mocą i dynamicznym pływaniem. (DF300AP, DF250AP, DF250, DF200AP, DF200A, DF175TG, DF175)

#### CZUJNIK TLENU W UKŁADZIE WYDECHOWYM

Sygnal dostarczany przez czujnik tlenu pozwala na utrzymanie stabilnego składu spalin, dzięki możliwości korygowania składu mieszanki paliwowo-powietrznej i optymalizacji dawki paliwa w pełnym zakresie warunków pracy silnika, niezależnie od obrotów i obciążenia silnika. (DF300AP, DF250AP, DF200AP, DF200A, DF140A, DF115A, DF100A)

#### BEZAKUMULATOROWY ELEKTRONICZNY WTRYSK PALIWA

Silniki DF20A, 15A oraz 9.9B są pierwszymi jednostkami w swoich klasach, które wyposażono we wtrysk paliwa, a inżynierowie Suzuki wykonali przy tym swoją pracę perfekcyjnie, nie zwiększając masy silnika. Elementy systemu takie jak rzędową wysokociśnieniową pompę paliwa, przepustnicę, chłodnicę paliwa, separator oparów i wtryskiwacze zaprojektowano w oparciu o osprzęt silników wyższej klasy z wtryskiem paliwa, zmniejszając odpowiednio poszczególne elementy celem zredukowania ich masy. System pracuje bez korzystania z akumulatora, co jest kolejnym rozwiązaniem zastosowanym po raz pierwszy w tej klasie silników, zapewniając łatwiejszy rozruch, płynniejszą pracę i lepsze przyspieszenia w każdych warunkach. (DF30A, DF25A, DF20A, DF15A, DF9.9B)

#### WIEŁOPUNKTOWY SEKWENCYJNY, ELEKTRONICZNY STEROWANY WTRYSK PALIWA

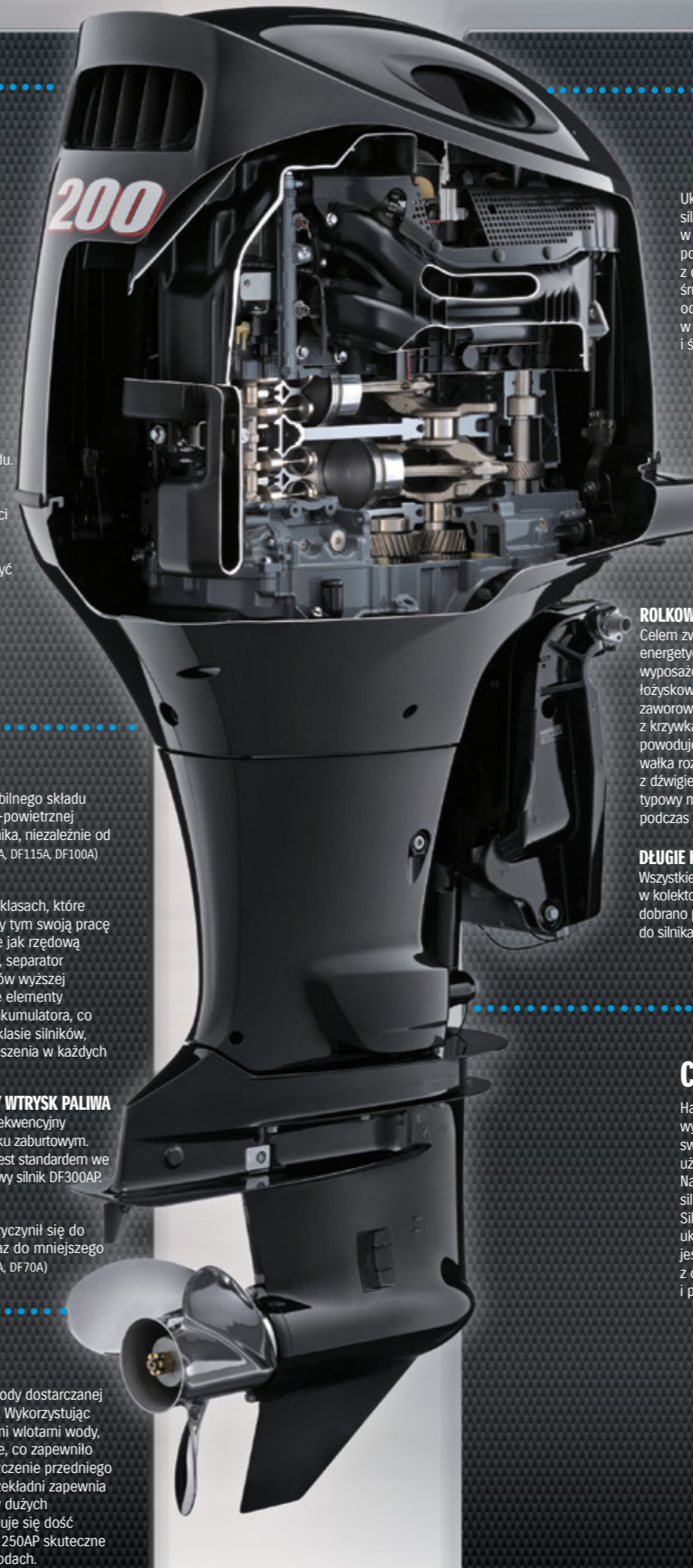
Byliśmy pierwszym producentem, który wykorzystał wielopunktowy sekwencyjny wtrysk paliwa z elektronicznym sterowaniem w czterosuwowym silniku zaburtowym. System zapewniający łatwiejszy rozruch i płynniejsze przyspieszenia jest standardem we wszystkich silnikach zaburtowych Suzuki od modelu DF9.9B po flagowy silnik DF300AP.

#### OPŁYWOWA SPODZINA

Opływowy kształt spodziny pozwolił ograniczyć opory ruchu i przyczynił się do poprawy przyspieszeń, podwyższenia prędkości maksymalnej oraz do mniejszego zużycia paliwa w naszych silnikach. (DF300AP, DF250AP, DF90A, DF80A, DF70A)

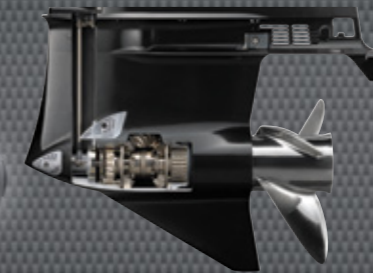
#### DWUDROŻNY POBÓR WODY

System chłodzenia silnika korzysta z wody dostarczanej przez wloty zlokalizowane w spodzinie. Wykorzystując konfigurację z dwoma nisko położonymi wlotami wody, zwiększono przepływ wody w spodzinie, co zapewniło większą wydajność chłodzenia. Umieszczenie przedniego wlotu na samym przodzie obudowy przekładni zapewnia większy przepływ wody, zwłaszcza przy dużych prędkościach. Drugi wlot również znajduje się dość nisko, zapewniając silnikom DF300AP / 250AP skuteczne chłodzenie przy pływaniu w płytkich wodach.



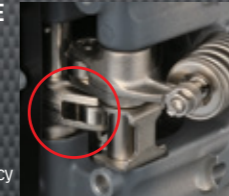
### SUZUKI SELECTIVE ROTATION

Układ Selective Rotation to przełomowe rozwiązanie, które umożliwia silnikowi zaburtowemu obracanie śrubą napędową w prawo lub w lewo. Umieszczone w spódzinie takiego silnika koła zębate pozwalają uniknąć konieczności zakupu specjalnej wersji silnika z dedykowanym kierunkiem obrotów śruby. Standardowo silnik obraca śrubę w prawo, a po dodaniu specjalnego złącza i po zamontowaniu odpowiedniej śruby napędowej, śruba napędza łódź obracając się w lewo. \*Konieczne do zmiany kierunku obrotów opcjonalne złącze i śrubę napędową należy zakupić osobno. (DF300AP, DF250AP, DF200AP)



#### ROLKOWE DŹWIGIENKI ZAWOROWE

Celem zwiększenia sprawności energetycznej, niektóre silniki wyposażono w wewnętrznie łożyskowane rolki dźwigiemek zaworowych współpracujące z krzywkami wałka rozrządu. Rolka powoduje zmianę sposobu współpracy wałka rozrządu z dźwigiemką zaworową, zastępując typowy mechanizm ślizgowy układem tocznym, który zmniejsza tarcie podczas pracy układu rozrządu. (DF30A i DF25A)



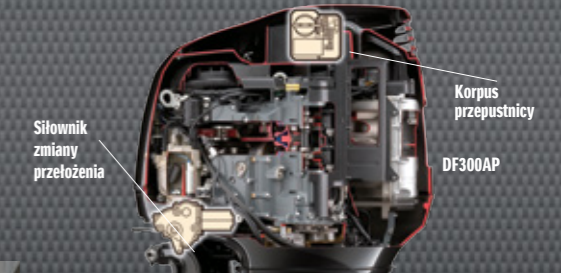
#### DŁUGIE KANAŁY KOLEKTORA DOŁOTOWEGO

Wszystkie silniki od modelu DF40A, do flagowego DF300AP wyposażono w kolektory dołotowe z wydłużonymi kanałami dołotu powietrza, które dobrano pod kątem zapewnienia płynnego i efektywnego przepływu powietrza do silnika. Takie rozwiązanie zwiększa moc silnika i poprawia jego osiągi.

## INNOWACJE

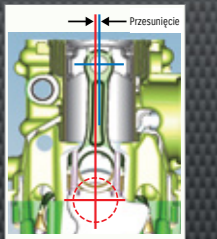
### Suzuki Precision Control

Zaawansowany komputerowy układ sterowania drive-by-wire pozwolił wyeliminować tarcie i opór, jakie towarzyszyły układom mechanicznym. Zapewnia on płynne i precyzyjne sterowanie oraz szybką i zdecydowaną zmianę przełożeń, szczególnie w zakresie niskich prędkości obrotowych oraz podczas manewrowania. Układ pozwala na sterowanie jednym, dwoma, trzema lub czterema silnikami, a także na sterowanie nimi z dwóch miejsc na łodzi. W połączeniu z układem Lean Burn pozwala na zmniejszenie zużycia paliwa w szerokim zakresie warunków pracy. (DF300AP, DF250AP, DF200AP, DF175TG, DF150TG)



#### PRZESUNIĘTY WAŁ KORBOWY

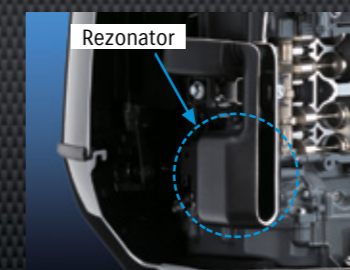
Dzięki odsunięciu osi wału korbowego nieco od pionowej osi cylindrów, obniżono naciski na ściany cylindrów występujące w czasie ruchu tłoka w górę i w dół. Rezultatem jest bardziej płynny ruch tłoka, co podwyższa sprawność pracy silnika. (DF30A i DF25A)



## SILNIKI PRZYJAZNE DLA UŻYTKOWNIKA

### CICHA PRACA

Hałas silnika, nawet na dużej łodzi, może skutecznie utrudnić wypoczynek, dlatego Suzuki stara się maksymalnie wyciszyć swoje jednostki. Pracują one tak cicho, że według niektórych użytkowników, trudno zauważyć, kiedy silnik został wyłączony. Nawet jeśli jest w tym trochę przesady, faktem pozostaje, że silniki Suzuki od dawna znane są z wyjątkowo cichej pracy. Silniki DF200A / 200AP są wyposażone w rezonator w układzie dołotu powietrza. Często pomijamy źródłem hałasu jest powietrze pulsacyjnie zasysane do kanału dołotowego z dużą prędkością. Dodanie rezonatora zmniejsza ten hałas i pomaga w uzyskaniu wyjątkowo cichej pracy silnika.



#### SYSTEM ŁATWEGO ROZRUCHU SUZUKI

Wystarczy przekręcić na chwilę kluczyk do pozycji start (lub nacisnąć przycisk), a rozrusznik będzie pracował, aż do uruchomienia silnika. System oferuje płynniejszy i pewniejszy rozruch silnika. (DF300AP, DF250AP, DF200AP, DF200A, DF175TG, DF150TG, DF140A, DF115A, DF100A, DF90A, DF80A, DF70A, DF60AV, DF60A, DF50AV, DF50A, DF40A)

#### SYSTEM OGRANICZANIA ODCHYLENIA

Aby zabezpieczyć łódź i silnik przed uszkodzeniami, które mogą wystąpić podczas odchylenia silnika, silniki zaburtowe Suzuki wyposażone są w regulowany ogranicznik odchylenia silnika, który nie pozwala na odchylenie silnika dalej, niż do ustawionego wcześniej położenia. (DF50AV i wszystkie modele Power Trim & Tilt od DF60A)

#### SYSTEM WSPOMAGAJĄCY TRĄLOWANIE \*OPCJA

System ten oferuje precyzyjną kontrolę nad prędkością obrotową silnika w dolnym zakresie obrotów. Dostępny jako opcja w wielu silnikach pozwala w łatwy sposób sterować prędkością obrotową silnika z ustawianiem tej prędkości co 50 obr/min, umożliwiając bardzo precyzyjną kontrolę obrotów. System jest wyposażony w specjalny obrotomierz i niezależny przycisk sterujący, które mogą współpracować z wielofunkcyjnym zespołem wskaźników lub z analogowym zestawem dwuwskaznikowym. (DF40A - DF300AP)

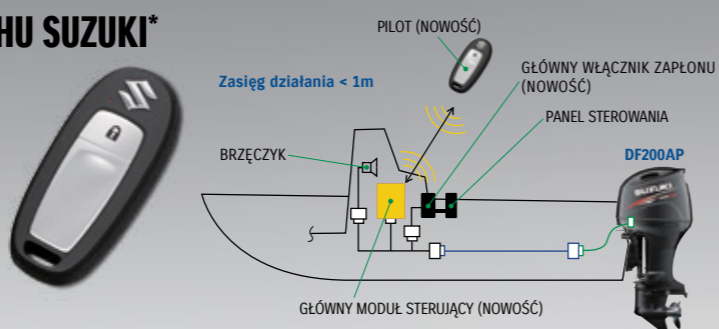


# CZĘŚCI, AKCESORIA, JAKOŚĆ

## NOWOŚĆ BEZKLUCZYKOWY SYSTEM ROZRUCHU SUZUKI\*

System bezkluczykowego rozruchu Suzuki wykorzystuje zbliżeniowego pilota, który przesyła kod dostępu do układu rozruchu silnika. Gdy użytkownik ma przy sobie pilota, wystarczy stanąć w odległości do 1 metra od jednostki centralnej, podłączyć linkę awaryjnego wyłącznika, przekręcić włącznik zapłonu, i uruchomić silnik naciskając przycisk. Bezpieczne przechowywanie pilota w kieszeni umożliwia łatwe, bezstresowe korzystanie z łodzi, bez obawy zgubienia kluczyka. Jest to także świetne zabezpieczenie przed kradzieżą, ponieważ uruchomienie silnika bez przesłania właściwego kodu nie będzie możliwe. W razie wpadnięcia do wody, pilot nie zatonie, więc łatwo będzie go odzyskać.

\* Dostępność systemu może się różnić w niektórych regionach geograficznych. Szczegółowych informacji udzielać dealerzy Suzuki.



## NOWOŚĆ WSKAŹNIK WIELOFUNKCYJNY

Wielofunkcyjny wskaźnik Suzuki jest pierwszym w swojej klasie wyposażonym standardowo w kolorowy wyświetlacz, co ułatwia sprawdzenie wszystkich aktualnych parametrów jednym rzutem oka na jeden wskaźnik. Wskaźnik można przełączać pomiędzy analogowym i cyfrowym trybem wskaźni. Jest on dodatkowo wyposażony w dzienny i nocny tryb wyświetlania. Przyjazny użytkownikowi, funkcjonalny i niezawodny zespół wskaźników pozwala także na wyświetlanie informacji w większych rozmiarach.



TRYB DZIENNY

TRYB NOCNY

## PARAMETRY TECHNICZNE

- Kolorowy wyświetlacz 3,5 cala
- Wymiary: 105mm(szer.)x105mm(wys.)x16mm(głęb.)
- Wyświetlanie diagnostyki silnika
- Łatwa instalacja i ustawienie, otwór 85 i duża nakrętka
- W wyposażeniu osłona ochronna
- Wyjście/wejście NMEA2000
- Przystosowane silniki: DF9.9B - DF300AP

\* Czujnik prędkości lub moduł GPS będą niezbędne do uzyskania wskaźni prędkości

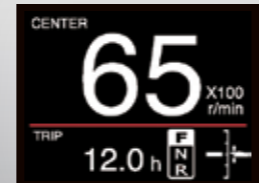
- Przepływ paliwa [l/h, gph] (chwilowy)
- Zużycie paliwa {km/l, mpg} (chwilowe i średnie)
- Czas podróży [h], pokonany dystans [km, M, NM]
- Motogodziny, napięcie, temperatura wody itp.

## TRYB ANALOGOWY OROTOMIERZ + PRĘDKOŚĆ

Position silnika Obroty silnika Ziemia lub woda



## TRYB OBROTOMIERZA



## SUZUKI FIRMĄ NAJCZĘŚCIEJ NAGRADZANĄ ZA INNOWACJĘ

Nagrody przyznawane corocznie za techniczną innowacyjność przez NMMA (National Marine Manufacturers Association) są uważane za jedne z najwyższych wyróżnień w wśród producentów sprzętu pływającego. Spośród nowych produktów branży „marine” w danym roku nagradzany jest „produkt, który będąc wiodącym wyrobem od strony technicznej, jest jednocześnie praktyczny, efektywny ekonomicznie i przynosi realne korzyści konsumentowi.”

Począwszy od silnika DT200 Exanté w 1987 roku po silniki DF30A / DF25A nagrodzone w 2014 roku, silniki zaburtowe Suzuki otrzymały nagrodę za innowacyjność w sumie osiem razy. Siedem z tych nagród przyznano czterosuwowym silnikom zaburtowym, co jest rekordowym wynikiem w kategorii silników w całej branży.



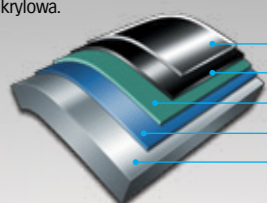
## NAGRODY DLA SILNIKÓW SUZUKI

1987: DT200 Exanté / 1997: DF70 & DF60 / 1998: DF50 & DF40 / 2003: DF250 / 2006: DF300 / 2011: DF50A & DF40A / 2012: DF300AP / 2014: DF30A & DF25A

## JAKOŚĆ

### POWŁOKA ANTYKOROZYJNA SUZUKI

Silniki zaburtowe chronimy za pomocą innowacyjnej powłoki antykorozyjnej opracowanej do ochrony silników pracujących zarówno w słodkiej, jak i słonej wodzie. Powłoka jest nanoszona bezpośrednio na powierzchnie elementów ze stopu aluminium celem zapewnienia najlepszego wiązania, a na nią nakładane są warstwy podkładu epoksydowego, kolorowa farba bazowa, a na końcu bezbarwna powłoka akrylowa.



- Bezbarwna zewnętrzna warstwa akrylowa
- Czarny, metaliczny podkład akrylowy
- Podkład epoksydowy
- Powłoka antykorozyjna Suzuki
- Element ze stopu aluminium Suzuki

## NISKA EMISJA, WYSOKA SPRAWNOŚĆ

Zaawansowane rozwiązania techniczne Suzuki w dziedzinie silników czterosuwowych zapewniają ekonomiczną pracę i wysoką czystość spalin. Pozwala to na spełnienie przez zaburtowe silniki Suzuki należącego do najostrzejszych na świecie norm<sup>\*1</sup>, takich jak EURO1 (dyrektywa 94/25/EC, wraz ze zmianami wprowadzonymi dyrektywą 2003/44/EC)<sup>\*2</sup>, a także na ocenę trzech gwiazdek wydaną przez kalifornijską agencję ds. czystości powietrza CARB (California Air Resources Board).



\*1 Normy dotyczące emisji spalin dotyczą poszczególnych regionów i krajów.  
\*2 Normy emisji w UE (gazy spalinywe i poziom hałasu) przyjęte przez Parlament Europejski i Radę Unii Europejskiej.



### ZEWNĘTRZNY FILTR PALIWA

Filtry paliwa chronią przed przedostawaniem się zanieczyszczeń stałych lub wody do silnika wraz z paliwem. Filtry powinny być systematycznie sprawdzane, czyszczone i osuszane.



### WENĘTRZNY FILTR PALIWA

Filtry paliwa chronią przed przedostawaniem się zanieczyszczeń stałych lub wody do silnika wraz z paliwem. Filtr wewnętrzny należy wymieniać zgodnie z planem przedstawionym w instrukcji obsługi silnika.



### OLEJ SILNIKOWY

Regularne wymiany oleju pozwalają utrzymać czystość we wnętrzu silnika, obniżyć zużycie mechaniczne i chronić przed korozją wewnętrzną.



### OLEJ PRZEKŁADNIOWY

Niezbędna jest regularna wymiana oleju w przekładni. Obciążenia kół zębatych są znaczne, a skuteczność działania przetworzonego oleju wyraźnie spada.



### ZESTAWY OBSŁUGOWE

Proponujemy korzystanie z kompletnych zestawów obsługowych dostępnych dla wszystkich silników zaburtowych Suzuki. W skład każdego zestawu wchodzi komplet oryginalnych części zamiennych Suzuki potrzebnych do wykonania obsługi okresowej silnika zaburtowego zgodnie z planem wymian i przeglądów przedstawionym w instrukcji obsługi.

\* Zestawy zawierają również części, które wymagają wymiany w autoryzowanym serwisie.



### WYMIANA FILTRA OLEJU

Zanieczyszczony filtr oleju nie jest w stanie skutecznie filtrować zanieczyszczeń, które mogą doprowadzić do przyspieszonego zużycia łożysk i uszkodzenia silnika.



### ŚWIECE ZAPŁONOWE

Pogorszenie parametrów świec zapłonowych może spowodować awarię silnika, utrudniony rozruch i spadek osiągniętych, jak również wzrost zanieczyszczenia spalin.



### ANODY

Anody pomagają w ochronie silnika przed korozją. Jeśli nie są utrzymywane w sprawności i wymieniane w razie potrzeby, korozja galwaniczna zniszczy elementy aluminiowe znajdujące się pod wodą.



### OBSŁUGA ŚRUBY NAPĘDOWEJ

Oczekując od silnika optymalnej sprawności i osiągniętych, należy zadbać o stan śruby napędowej. Wystarczy ją zdemontować i upewnić się, że nie jest uszkodzona. Należy także sprawdzić stan wału napędowego i usunąć nawinięte na nim żyłki, które mogą uszkodzić uszczelnienia olejowe spodiny. W razie potrzeby należy naprawić lub wymienić uszkodzone części, następnie nałożyć nowy smar na wielowypust przed ponownym zamontowaniem.



# SPECYFIKACJA

NOWOŚĆ

NOWOŚĆ

MODEL	DF300AP**/250AP**	DF200AP**	DF200A**	DF175TG**/150TG**	DF140A**	DF115A**/100A	DF90A/80A/70A	DF90ATH/70ATH	DF60A/50A/40A	DF60ATH/50ATH/40ATH	DF60AV/50AV	DF60AVTH/50AVTH	DF60AQH/40AQH	DF30AT/25AT	DF30ATH/25ATH	DF30AR/25AR	DF30AQH/25AQH	DF30A/25A	DF20AT/15AT/9.9BT	DF20ATH/15ATH/9.9BTH	DF20AR/15AR/9.9BR	DF20A/15A/DF9.9B	DF6A/5A/4A	DF2.5		
ZALECANA WYSOKOŚĆ PAWĘŻY mm	X: 635 XX: 762	L: 508 X: 635	L: 508 X: 635	L: 508 X: 635	L: 508 X: 635	L: 508 X: 635	L: 508 X: 635	L: 508 X: 635	S: 381 L: 508 X: 635**	L: 508 X: 635**	L: 508 X: 635**	L: 508 X: 635**	L: 508 X: 635**	S: 381 L: 508	S: 381** L: 508	S: 381 L: 508	L: 508 L: 508	S: 381* L: 508	S: 381 L: 508	S: 381** L: 508 X: 635**	S: 381** L: 508 X: 635**	S: 381 L: 508	S: 381 L: 508	S: 381 L: 508	S: 381 L: 508	
UKŁAD ROZRUCHOWY	Elektryczny	Elektryczny	Elektryczny	Elektryczny	Elektryczny	Elektryczny	Elektryczny	Elektryczny	Elektryczny	Elektryczny	Elektryczny	Elektryczny	Elektryczny	Elektryczny/Ręczny	Elektryczny/Ręczny	Ręczny	Ręczny	Ręczny	Elektryczny/Ręczny	Elektryczny/Ręczny	Ręczny	Ręczny	Ręczny	Ręczny	Ręczny	
MASA SILNIKA kg *1	X: 274.0 XX: 279.0	L: 228.0 X: 233.0	L: 226.0 X: 231.0	L: 223.0 X: 228.0	L: 179.0 X: 184.0	L: 182.0 X: 187.0	L: 155.0 X: 158.0	L: 161.0 X: 164.0	S: 102.0 L: 104.0 X: 107.0**	L: 108.0 X: 111.0**	L: 114.0 X: 117.0**	L: 120.0 X: 123.0**	L: 106.0 X: 109.0**	S: 71.0 L: 72.0	S: 73.0** L: 74.0	S: 63.0 L: 64.0	L: 73.0 L: 70.0	S: 65.0** L: 63.0	S: 62.0 L: 63.0	S: 52.5** L: 54.5 X: 57.0**	S: 53.5** L: 55.5 X: 58.0**	S: 47.0 L: 48.0	S: 48.0 L: 49.0	S: 44.0 L: 45.0	S: 23.5 L: 24.5	S: 13.5 L: 14.0
UKŁAD ROZRZĄDU	DOHC, 24 zawory	DOHC 16-Valve	DOHC, 16 zaworów				DOHC, 12 zaworów				OHC				OHC				OHV							
UKŁAD ZASILANIA	Wielopunktowy, sekwencyjny wtrysk paliwa sterowany elektronicznie																									
LICZBA CYLINDRÓW	V6 (55-stopni)	4	4	4	4	4	4	3	3				2				1		1							
POJEMNOŚĆ SKOKOWA cm³	4,028	2,867	2,867	2,044	1,502	941				490				327				138	68							
ŚREDNICA X SKOK TŁOKA mm	98 x 89	97 x 97	97 x 97	86 x 88	75 x 85	72.5 x 76				60.4 x 57.0				60.4 x 57				60.4 x 48	48 x 38							
MOC MAKS. kw	DF250AP: 184.0 DF300AP: 220.7	147.0	DF150: 110.0 DF175: 129.0	DF100A: 73.6 DF115A: 84.6 DF140A: 103.0	DF70A: 51.5 DF80A: 58.8 DF90A: 66.2	DF40A: 29.4 DF50A: 36.8 DF60A: 44.1				DF25A: 18.4 DF30A: 22.1				DF9.9B: 7.3 DF15A: 11.0 DF20A: 14.7				DF4A: 2.9 DF5A: 3.7 DF6A: 4.4	1.8							
PRĘDKOŚĆ OBROTOWA PRZY CAŁKOWICIE OTWARTEJ PRZEPUSTNICY obr /min	DF250AP: 5,500-6,100 DF300AP: 5,700-6,300	5,500-6,100	DF150: 5,000-6,000 DF175: 5,500-6,100	DF100A: 5,000-6,000 DF115A: 5,000-6,000 DF140A: 5,600-6,200	DF70A: 5,000-6,000 DF80A: 5,000-6,000 DF90A: 5,300-6,300	DF40A: 5,000-6,000 DF50A: 5,300-6,300 DF60A: 5,300-6,300				DF25A: 5,000-6,000 DF30A: 5,300-6,300				DF9.9B: 4,700-5,700 DF15A: 5,000-6,000 DF20A: 5,300-6,300				DF4A: 4,000-5,000 DF5A: 4,500-5,500 DF6A: 4,750-5,750	5,250-5,750							
STEROWANIE	Zdalne	Zdalne	Zdalne	Zdalne	Zdalne	Rumpel	Zdalne	Rumpel	Zdalne	Rumpel	Rumpel	Zdalne	Rumpel	Zdalne	Rumpel				Zdalne	Rumpel	Zdalne	Rumpel	Rumpel	Rumpel	Rumpel	
ROZRUCHOWE WZBOGACENIE MIESZANKI	-	-	-	-	-	-				-				-				Ręczne	Ręczne							
POJEMNOŚĆ MISKI OLEJOWEJ l	8.0	8.0	8.0	5.5	4.0	2.7				1.5				1.0				0.7	0.38							
POJ. ZBIORNIKA PALIWA l	-				25 (op.)				25				12				Integral 1.0	Integral 1.0								
UKŁAD ZAPŁONOWY	Elektryczny				Elektryczny				Tyrystorowy CDI				Tyrystorowy CDI				Tyrystorowy CDI									
ALTERNATOR	12V 54A	12V 44A	12V 44A	12V 40A	12V 27A	12V 19A				12V 14A				12V 12A				12V 6A	12V 5A (op.)	-						
MOCOWANIE SILNIKA	Zawias				Zawias				Zawias				Zawias				Tuleje									
SPOSÓB TRYMOWANIA I ODCHYLENIA	Sterowane elektrycznie				Tymowanie ręczne, odchylenie ze sprężyną gazową				Sterowane elektrycznie				Sterowane ręcznie				Tymowanie ręczne, odchylenie ze sprężyną gazową				Sterowane ręcznie					
PRZEŁOŻENIE	2.08:1	2.50:1	2.50:1	2.59:1	2.59:1	2.27:1	2.42:1	2.27:1	2.09:1				2.08:1				1.92:1	2.15:1								
SCHEMAT ZMIANY BIEGÓW	F-N-R Drive-by-wire	F-N-R Drive-by-wire	F-N-R	F-N-R Drive-by-wire	F-N-R				F-N-R				F-N-R				F-N									
WYLOT SPALIN	Przez piastę śruby napędowej				Przez piastę śruby napędowej				Przez piastę śruby napędowej				Przez piastę śruby napędowej				Otwór nad śrubą napędową									
ŚRUBA NAPĘDOWA (SKOK)*	15"-27.5"	17"-27.5"	15"-27.5"	15"-25"	13"-25"	9"-17"				9"-15"				7"-12"				6"-7"	5.3/8"							

\*Wszystkie śruby mają trzy łopaty Szczegółowe informacje dostępne są u autoryzowanych dealerów.

\*1: Masa suchego silnika: łącznie z kablami akumulatora, bez śruby i oleju silnikowego.  
\*8: Tylko DF20AT/DF9.9BT, \*9: Tylko DF9.9BT, \*10: Tylko DF9.9BTH, \*11: Tylko DF9.9AR, \*12: Tylko DF9.9AE

\*2: Suzuki Selective Rotation, \*3: Dostępny model przeciwbieżny, \*4: Tylko DF200, \*5: Tylko DF60A, \*6: Tylko DF25ATH, \*7: Tylko DF25A,

# CHARAKTERYSTYKA

NOWOŚĆ

NOWOŚĆ

MODEL	DF300AP	DF250AP	DF200AP	DF200A	DF175TG	DF150TG	DF140A/115A/100A	DF90A/80A/70A	DF90ATH/70ATH	DF60A	DF60ATH	DF60AV/50AV	DF60AVTH/50AVTH	DF60AQH/40AQH	DF50A/40A	DF50ATH/40ATH	DF30AT/25AT	DF30ATH/25ATH	DF30AR/25AR	DF30AQH/25AQH	DF30A/25A	DF20AT/15AT/9.9BT	DF20ATH/15ATH/9.9BTH	DF20AR/15AR/9.9BR	DF20A/15A/9.9B	DF6A/5A/4A	DF2.5	
KOLOR KORPUSU	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
SYSTEM SUZUKI SELECTIVE ROTATION	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
SYSTEM SUZUKI PRECISION CONTROL	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
DWUSTOPNIOWA REDUKCJA PRZEŁOŻENIA	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
UKŁAD ZMIENNYCH FAZ ROZRZĄDU	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
WIELOSTOPNIOWY UKŁAD DOŁOTOWY	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
OPŁYWOWY KSZTAŁT SPODZINY	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
ODSUNIĘTY WAŁ NAPĘDOWY	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
ZAPŁON BEZPOŚREDNI	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
BEZOBSŁUGOWY ŁAŃCUCH ROZRZĄDU	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
UKŁAD SUZUKI LEAL BURN	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
SYSTEM OCZYSZCZANIA SPALIN Z CZUJNIKIEM TLENU	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
UKŁAD SUZUKI EASY START	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
OGRANICZNIK PRĘDKOŚCI OBROTOWEJ SILNIKA	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
UKŁAD OSTRZEGANIA O NISKIM CIŚNIENIU OLEJU	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
PRZEPŁUKIWANIE UKŁADU CHŁODZENIA	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
UKŁAD WSPOMAGAJĄCY TRĄLOWANIE	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
HIGH ENERGY ROTATION	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
UKŁAD OGRANICZAJĄCY ODCHYLENIE SILNIKA	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
POZYCJA DO PŁYWANIA W PŁYTKIEJ WODZIE	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
DWA WŁOTY WODY	●	●	●	●	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
POWŁOKA ANTYKOROZYJNA SUZUKI	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

\*1: tylko DF140A/DF115A, \*2: tylko DF90A/DF70A

●=Wyposażenie standardowe ○=Wyposażenie opcjonalne



## SUZUKI - TO MY

Nasza historia rozpoczęła się w 1909 roku, kiedy Michio Suzuki założył fabrykę Suzuki Loom Works wytwarzającą maszyny tkackie dla gwałtownie rozwijającego się przemysłu włókienniczego. Michio Suzuki był zafascynowany technicznymi innowacjami i poświęcał się tworzeniu produktów, które otwierały nowe możliwości i zachęcały do zmiany stylu życia.

Sto lat później jego filozofia nadal żyje w naszym hasle "Way of life!" i w dostarczaniu klientom wartościowych produktów, które dają radość i satysfakcję, a jednocześnie ułatwiają codzienne życie.



CENTRALA FIRMY SUZUKI



CENTRUM TECHNICZNE MARINE

## NAGRODY

Nasze silniki zaburtowe słyną z innowacyjności, za którą firma Suzuki otrzymała więcej nagród National Marine Manufacturers Association (NMMA), niż jakikolwiek inny producent silników zaburtowych. Takie sukcesy dobrze pokazują nasze szczególne doświadczenie w opracowywaniu rozwiązań technicznych stosowanych w motocyklach, terenowych pojazdach ATV, samochodach i silnikach zaburtowych, a także dowodzą precyzyjnego zrozumienia potrzeb naszych klientów.



Hasło "Way of Life!" wiernie oddaje ducha naszej marki i żyje w każdym samochodzie, w każdym motocyklu i w każdym silniku Suzuki, jaki wyprodukowaliśmy. Wszystko, co nosi znaczek Suzuki, ma wywalać dobre emocje i czynić codzienne życie naszych klientów przyjemniejszym.



Prosimy o dokładne zapoznanie się z instrukcją użytkownika. Korzystając z łodzi nie wolno spożywać alkoholu, narkotyków, czy innych środków odurzających. Silników zaburtowych należy używać odpowiedzialnie i bezpiecznie.

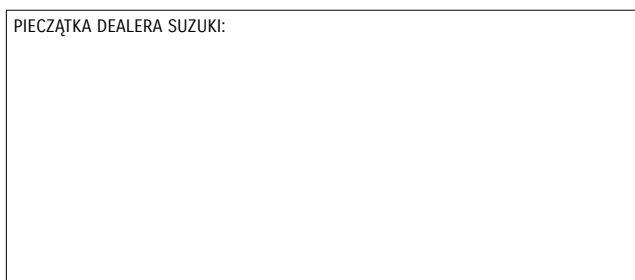
Suzuki zachęca do korzystania z łodzi w sposób bezpieczny, z poszanowaniem środowiska naturalnego.

Dane techniczne, wygląd, wyposażenie, kolory, materiały i inne cechy produktów Suzuki przedstawionych w niniejszej broszurze mogą ulec zmianie w każdej chwili bez uprzedzenia, oferowane produkty mogą również różnić się w zależności od rynku i lokalnych przepisów. Niektóre modele nie są dostępne na poszczególnych rynkach. Produkcja każdego z modeli może zostać zakończona bez uprzedzenia. Informacje na temat ewentualnych zmian można uzyskać u lokalnego dealera. Rzeczywisty kolor silnika może różnić się od pokazanego w broszurze.



**SUZUKI MOTOR POLAND Sp. z o.o.**  
01-378 Warszawa, ul. Połczyńska 10, tel.: 22 329 41 00

PIECZĄTKA DEALERA SUZUKI:



[www.suzuki.pl](http://www.suzuki.pl)

NR KAT. 99999-C1115-001A