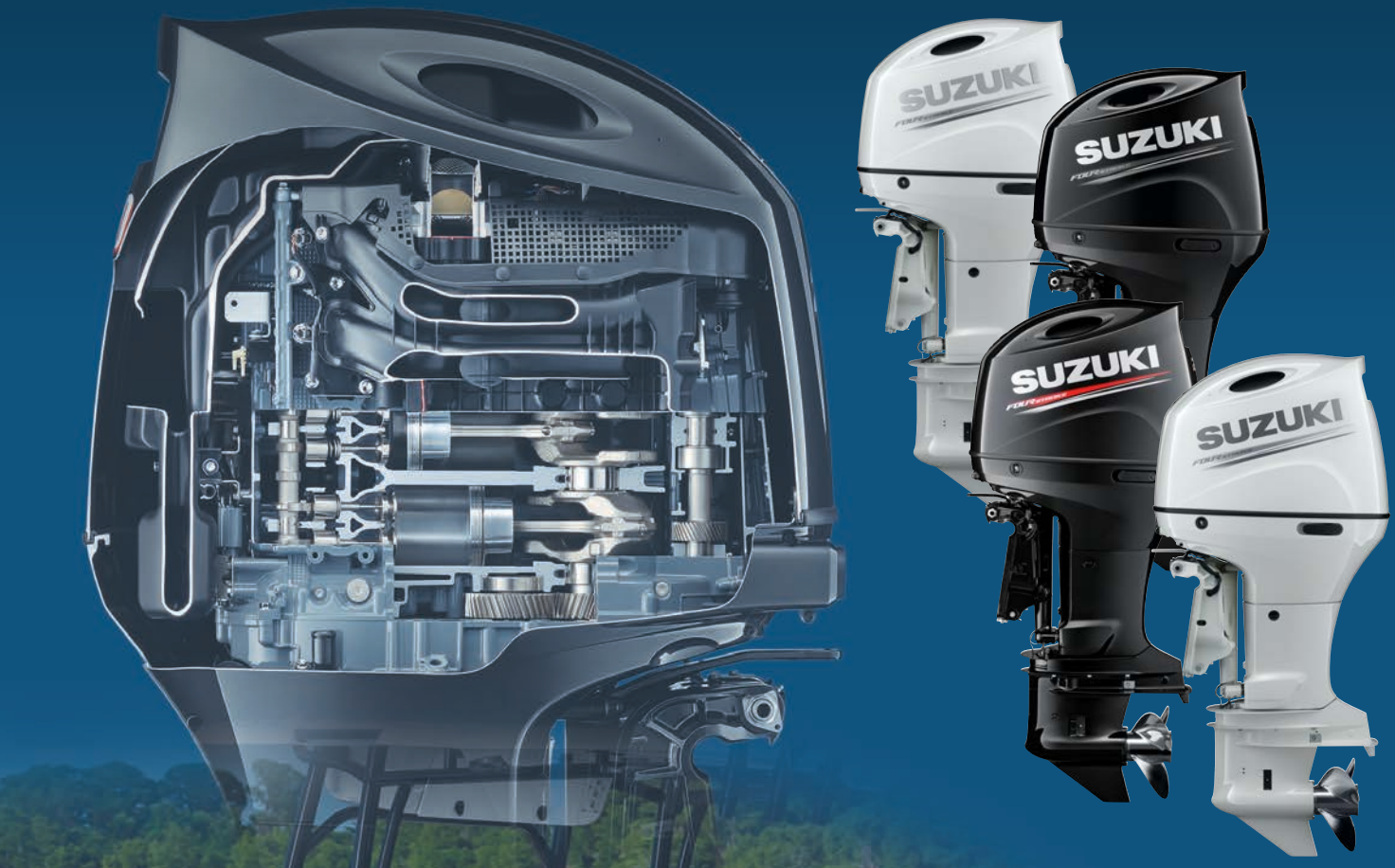
PRODUKT INFORMASJON



LEAN BURN

DF150A	DF150AP
DF175A	DF175AP
DF200A	DF200AP

SUZUKI

Way of Life!

DF150A/175A/200A og DF150AP/175AP/200AP

Lettvekts design/Heavy-vekts krefter

Når du skal bestemme deg for en utenbordsmotor til din båt, er balansen på vekt/krefter avgjørende for ditt valg. Suzuki's ingenører har løst problemet mede n serie av 150, 175 og 200 hestekrefter inline-4 sylinder utenbords påhengsmotorer som leverer kreftene du ønsker uten at de veier for mye.

I DF200A og nå også DF150A og DF175A, var målet å bygge en utenbordsmotor som gir deg mest mulig kraft og ytelse bakt inn i en lettere, mer kompakt fire-sylindret konfigurasjon. For å oppnå denne ytelsen har Suzuki's ingeniører brukt en rekke-firer-motor med 2,9-liters "Big-Block" kapasitet og et høyere kompresjonsforhold på 10,2:1 for å generere imponerende akselerasjon og lavt dreiemoment. Et spesielt designet deksel og semi-direkte luftinntakssystem ble utformet for å gi kjøligere luft i innsugnings-manifoldet, mens et fireventilers per sylinder DOHC-topplokk med variabel ventiltiming lar motoren "puste" mer effektivt, noe som øker akselerasjonen og topphastigheten. I tillegg har den et drivstoff-injeksjonssystem og Suzukis Lean Burn teknologi for forbedret drivstofføkonomi.



Disse påhengsmotorene veier litt over 235 kg og er slanke og kompakte. Dette, og at den gir utmerket balanse når den monteres på akterspeilet, gjør den til det perfekte valget for å drifte et bredt utvalg av båter. Den er også ideelle for å gi nytt liv til eldre båter som fortsatt er utstyrt med utdaterte to-takts motorer, ved å gi dem den nyeste fire-takts teknologien og rimelig drift.

Andre funksjoner inkluderer en bankesensor, O2-sensor og vanndeteksjonssystem som gir trygg ferdsel og overlegen pålitelighet. Våre AP-serie av påhengsmotorer har Suzuki Precision Control - et digitalt kontrollsystem og Suzuki Selektive Rotasjon for multi-motor applikasjoner.

Hovedfunksjonene til disse utenbordsmotorene

- 175 ccm^3 rekke-firer "Big Block"-motor og et høyytelses kompresjons-forhold på 10,2:1 leverer rikelig med krefter for imponerende akselerasjon og lavt dreiemoment.
- Suzuki Lean Burn Control kombinert med Suzuki Precision Control gir bemerkelsesverdig drivstofføkonomi over et bredt driftsområde og jevne kraftoverganger når det kreves kraft.
- Semi-direkte luftinntakssystem gir kjøligere luftstrøm for større kraftutgang.
- Banke- og O2-sensorer pluss et vannoppdagelsessystem gir økt motorpålitelighet.
- Inntaksresonator holder påhengsmotoren stillegående ved å redusere luftinntaksstøy.
- Multi-Stage Induction System gir enestående toppytelse.
- Variable Valve Timing System (DF200A/AP og DF175A/AP) leverer overlegen lav til middels dreiemoment for bedre akselerasjon.
- Suzuki Selective Rotation lar den samme motoren operere i enten vanlige eller motroterende moduser. (Kun AP-modeller)

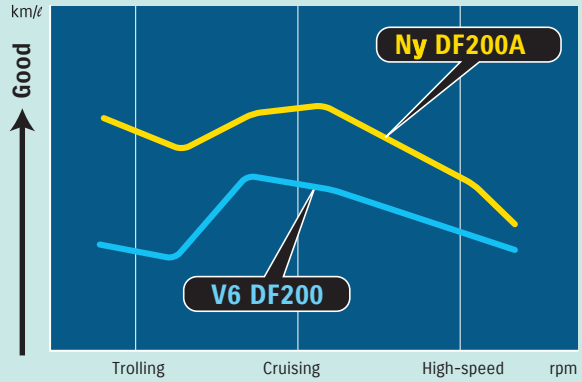
Avansert teknologi og ytelse

Suzuki Lean Burn kontrollsystem

Suzuki Lean Burn kontrollsystemet er et intelligent forbrennings-system som gi utrolig forbedring i drivstofforbruket. Ved å overvåke motorytelsen og driftsforholdene in "real time", bruker systemet 32-bit ECM ombord for å forutsi drivstofforbruket samt gi en magrere, mer presis drivstoff blanding over hele turtallsspekteret. Resultatet viser signifikante forbedringer i drivstoff økonomi under alle hastig-heter, også ved cruisingfart hvor motoren hovedsakelig kjøres. Ved å sammenligne den nye DF200A med den originale V6 DF200, viser tester inntil 19% drivstoffreduksjon hovedsakelig i cruising-området (rundt 70% av fartshastighet).

LEAN BURN

Sammenligning av drivstofføkonomi pr liter
(Ny DF200A vs. V6 DF200)



Sammenlignet med den originale V6 DF200, gir den nye DF200A inntil 19% drivstoff-effektivitet hovedsakelig i marsjfarten (ved ca 70% av maks hastighet).

* Data i den grafiske fremstillingen stammer fra produsentens egen testing under like forhold. Resultatene vil ellers variere etter driftsforholdene (båtdesign, størrelse, vekt, vær, osv.).

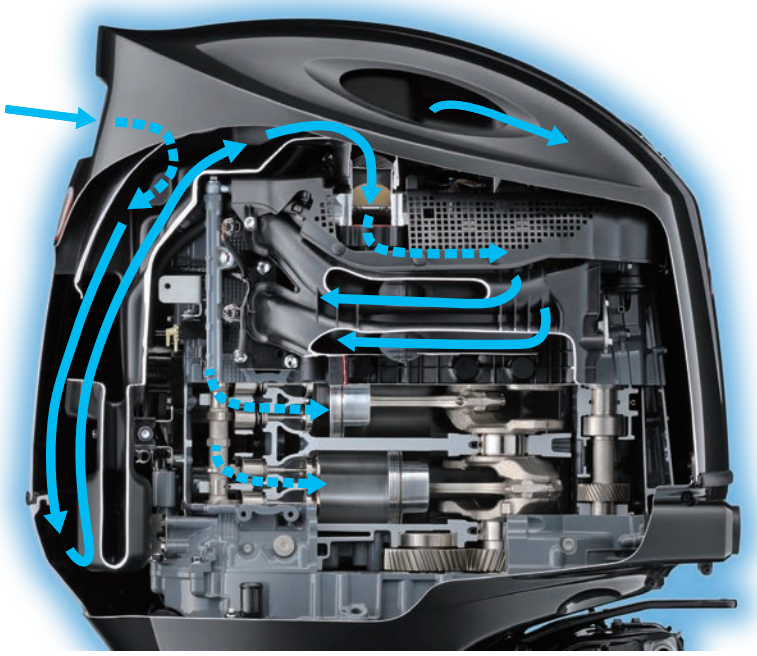
O_2 Sensor Feedback kontrollsystem

Som mange av Suzukis høyytelses utenbordsmotorer, har disse utenbordsmotorene et O2-sensor feedback kontrollsystem som hjelper til med å opprettholde optimal motoreffektivitet. Systemet overvåker motorens driftsforhold for å gi innspill til ECM, slik at det kan håndtere drivstoff-/luftblandingen for maksimal ytelse over motorens fulle driftsområde.

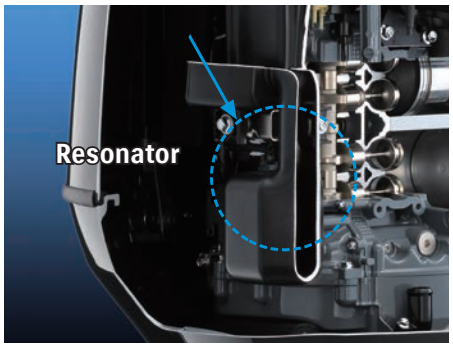


Semi-direkte luftinntakssystem

Dekselet på disse utenbordsmotorene har et moderne "oppsveipet" design som gir det et innovativt utseende. Etter utseendet handler designen imidlertid om funksjon. Inkorporert i dekselet er et semi-direkte luftinntakssystem som leverer kjøligere luft direkte til motorens innstilte flerstegs induksjonsmodul. Motorer som puster kjøligere luft, er i stand til å øke driftseffektiviteten, noe som resulterer i bedre akselerasjon og topphastighet. Dekselets design bidrar også til å redusere temperaturen inne i motoren med porter som lar det roterende svinghjulet presse varm luft ut fra under motorens deksel.



Luftstrømmensbane



Resonator

Motorens eksossystem er en velkjent kilde til motorstøy, men en annen, ofte oversett kilde, er innsugningsmanifolden. Luft som suges inn i innsugningsmanifolden med høy hastighet kan generere en skarp lyd. Disse utenbordsmotorene har en luft-inntaksresonator som reduserer slik støy og holder driften eksepsjonelt stille.

Big Block – Høyytelsesmotorer

Målet med designet for disse modellene var å gi båtfolk real ytelse fra en mer kompakt, lettere firesylindret motor. For å oppnå dette startet Suzukis ingeniører med 2,9-liters rekke-firer "Big Block"-design med en DOHC, fire-ventil per sylinders kraftenhet og et kompresjonsforhold på 10,2:1.
I tillegg har motoren variabel ventiltiming (175 og 200 HK modeller), flerstegsinduksjon og en 32-bit datamaskin ombord. Sluttresultatet er en motor som veier 60 pund mindre enn sin V6-versjon, noe som gjør den til et utmerket valg for å drive bassbåter og andre lette fartøy. Den er også et utmerket valg for de som ønsker å oppgradere eldre båter utstyrt med V6 totaktsmotorer.

Høyere kompresjonsforhold 10.2:1

Med vår erfaring innen bygging av racermotorer for motorsport har Suzukis ingeniører designet disse modellens firesylindrede rekkemotorer med et høyere kompresjonsforhold på 10,2:1. Det høyere kompresjonsforholdet gir en merkbar forbedring i ytelse og effekt fra motorens 2.867 cm³ slagvolum.

Største slagvolum i sin klasse

Slagvolum har en direkte effekt på akselerasjon og dreiemoment. Generelt, jo mer - jo bedre. Av den grunn er disse modellene designet med et slagvolum på 175,0 kubikktommer, noe som gjør den til den største tilgjengelige i 150-200 HK firesylindret firetaktsklassen.

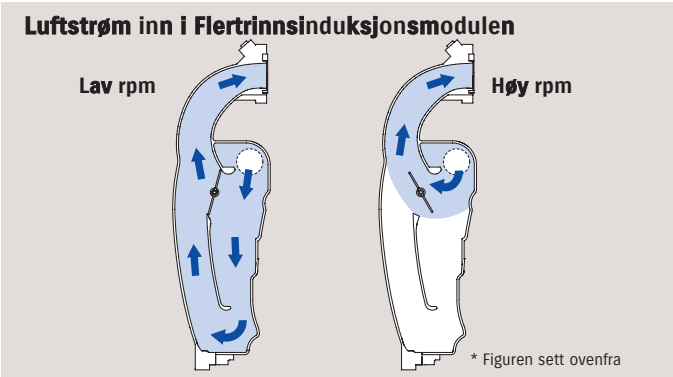
VVT (Variabel Ventiltiming)

Variabel ventiltiming benyttes på mange av Suzukis høyytelses utenbordsmotorer for å levere høy ytelse over hele motorens kraftregister samtidig som fordelene med firetakts teknologi beholdes. Systemet er tilgjengelig på 175 og 200 HK modeller og starter med en innovativ kam-profil designet for å gi maksimal effekt og ytelse ved høye omdreininger. Variabel ventiltiming brukes til å variere innsugningstiming med kamakselen for å optimalisere timing fra drift i lav fart til mellomområdet. Dette gjør at motoren kan levere maksimal effekt over hele sitt driftsområde, og produserer større dreiemoment ved lav til mellomområdet for kraftig akselerasjon. Hele prosessen skjer automatisk, slik at du kan nyte kraften og ytelsen.



Flertrinns induksjon (MSI)

Å få riktig mengde luft inn i sylinderen har stor innvirkning på ytelsen. Høyhastighetskjøring krever et større volum luft, mens lavhastighetskjøring trenger mindre luft. Suzukis MSI-system møter disse behovene ved å bruke to innsugningsmanifoldrør per sylinder for å sikre at motoren får riktig mengde luft. Ved lave omdreininger går luften inn i forbrenningskammeret gjennom et lengre, buet manifoldrør designet for å forbedre forbrenningen og øke dreiemomentet ved lave turtall. Når omdreiningene øker, åpnes ventilene på de direkte innsugningsrørene. Når luftveien nå blir kort og uten motstand i rørene får man mer luft inn i kammeret, noe som øker motorens evne til å puste effektivt ved høye omdreininger og resulterer i høyere effekt under høyhastighetskjøring.



Jevn drift

Motvektssystem

En av de iboende egenskapene til firesylindrede rekkemotorer når de kjører med høye omdreininger, er en sekundær vibrasjon som er i retning med stempelets bevegelser. For å nøytralisere denne vibrasjonen, bruker Suzukis ingeniører et sekundært motvektssystem som motvirker stempelets bevegelser med en horisontal bevegelse. For å oppnå dette er motvekten delt inn i venstre og høyre seksjoner, hver roterende i motsatt retning med dobbelt så høy hastighet som veivakselen. Dette motvirker effektivt de sekundære vibrasjonene og gir en jevnere motorhåntering.

Trykkmonteringssystem

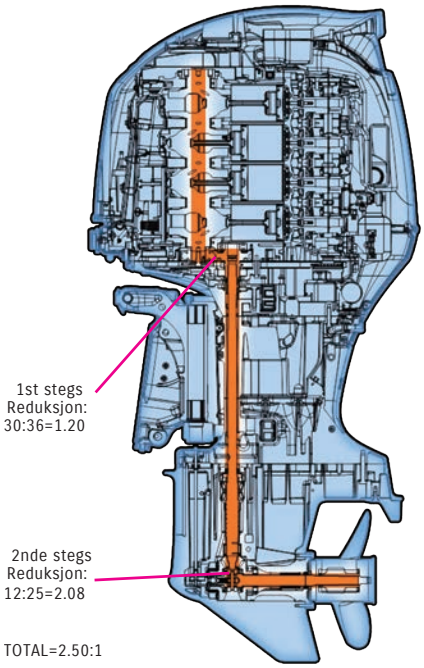
Disse utenbordsmotorene har en kombinasjon av myke og høytrykk gummimonteringer både på de øvre og nedre monteringene for å redusere motorvibrasjon og gi stabil drift. Myke gummimonteringer brukes for å absorbere vibrasjoner generert i tomgang gjennom 2 000 o/min-området, mens høytrykksgummimonteringer gir stabil drift under høy belastning, noe som øker kraft og ytelse.

Stillegående Drift

Suzukis firetakts utenbordsmotorer har lenge vært kjent for sin eksepsjonelt stillegående drift. Suzukis ingeniører går langt i å innarbeide metoder som er designet for å holde utenbordsmotordriften så stillegående som mulig. I en støytest mellom DF200A og en konkurrerende 200 HK firesylindret utenbordsmotor viser resultatene klart at DF200A går stillere enn sin konkurrent.

Offset drivaksel

Suzuki er pioneren på bruk av Offset (forskjøvet) drivaksel på firetakts utenbordsmotorer. Offset drivaksel benyttes for å redusere størrelsen på utenbordsmotoren. Alle Suzukis firetaktere fra DF70A og oppover har veivakselen foran drivakselen, noe som samtidig flytter tyngdepunktet fremover. Det kompakte designet bidrar til utenbordsmotorens økte ytelse. Motorens treghetsakse, punktet hvor motorvibrasjoner er minimal, flyttes opp over den øvre motorfestet, og reduserer dermed vibrasjonene betydelig. Disse utenbordsmotorene inkluderer også en to-trinns girreduksjon designet for å utnytte kraften maksimalt. Med en endelig girutveksling på 2,50:1 – den største du kan finne i noen av disse utenbordsklassene – gir det kraftig dreiemoment for rask akselerasjon og høy topphastighet.



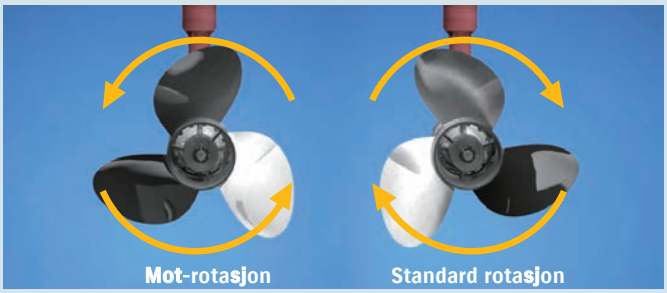
Advanserte funksjoner på DF150AP, DF175AP og DF200AP

Suzuki Seletiv Rotasjon

Store båter utstyrt med flere utenbordsmotorer parrer generelt en standardrotasjons utenbordsmotor med en motrotasjonsmodell for å holde båten i en rett linje og på en jevn kjøl. Dette krevde tidligere kjøp av en dedikert motrotasjonsmodell, men Suzukis innovative Suzuki Selective Rotation eliminerer det behovet ved å inkorporere et spesielt, enhetlig design av gir, aksel og lagre i undervannshuset som lar utenbordsmotoren operere pålitelig og effektivt i begge retninger.
På enkelte AP-modeller, krever motrotasjonsdrift en valgfri aktiviseringsbryter som kobles til en krets inne i motorrommet, pluss installasjon av en motrotasjonspropell*.

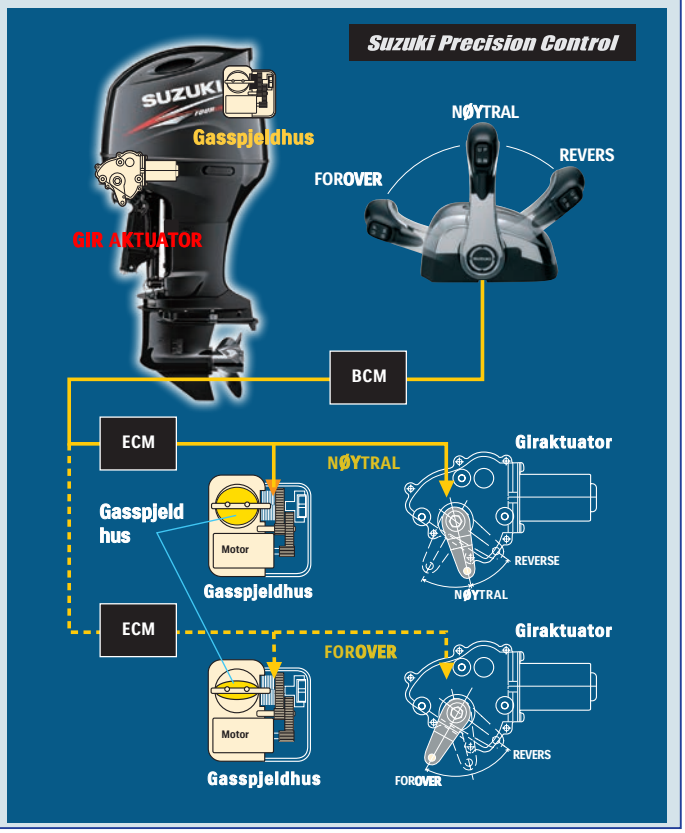
SUZUKI SELECTIVE ROTATION

* Konsulter en Suzuki-forhandler før du endrer standard rotasjon til mot-Rotasjon (eller omvendt).
Den valgfrie bryteren og ekstra propellen er nødvendig for å endre utenbordsmotorens rotasjon.



Suzuki Presisjonskontroll
(Elektronisk gass og girsystem)

Tilgjengelig eksklusivt på AP-modeller, Suzuki Presisjonskontroll er et databasert gass- og girsystem som erstatter mekaniske kontrollkabler med et digitalt "fly-by-wire" system for å eliminere friksjon og motstand i kontrollene. Systemet gir jevn og presis kontroll sammen med skarpe, umiddelbare girskift, som er spesielt nyttig ved lave omdreininger og under manøvrering. Kombinert med Suzukis Lean Burn Control System, hjelper systemet også med å forbedre drivstoffeffektiviteten over et bredt driftsområde.
Suzuki Presisjonskontroll har også sikkerhetstiltak som hjelper til med å beskytte motoren og drivverket mot skader på grunn av feilbehandling, og er kompatibelt med enkel-, tvilling- eller trippelinstallasjoner samt drift fra to stasjoner.



Advansert elektronikk

32-Bit ECM (Motorstyringsmodul)

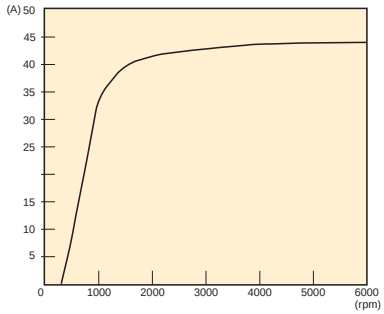
Disse modellene er utstyrt med en 32-bit ECM (Motorstyringsmodul) som gir presis kontroll over motorens drift, spesielt tennings- og drivstoffsystemene. Denne kraftige innebygde datamaskinen overvåker og prosesserer viktige data som samles inn i sanntid fra en rekke sensorer plassert i områder som er avgjørende for motorens drift. Disse sensorene inkluderer manifold absolutt trykksensor, veivaksel posisjonssensor, innsugningslufttemperatursensor, girposisjonssensor, gassposisjonssensor, sylindervegstemperatursensor, kamakselposisjonssensor og eksosmanifoldtemperatursensor. Ved å bruke disse dataene leverer datamaskinen presis kontroll av motorens tenning og drivstoffsystemer, og opprettholder optimal gnist og drivstofftilførsel under alle driftsforhold.

Multipunkt sekvensiell elektronisk drivstoffinnsprøytning

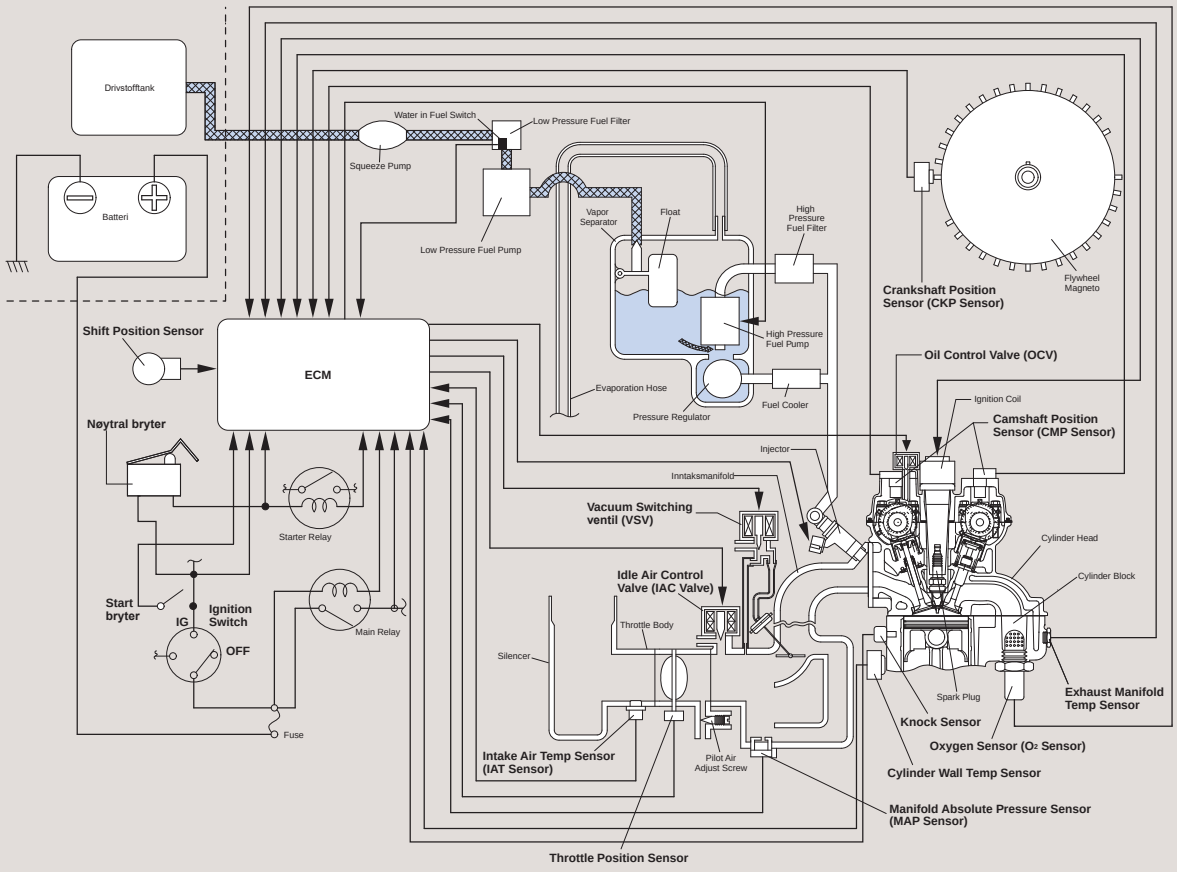
Suzuki var pioner i bruk av elektronisk drivstoffinnsprøytning i firetakts utenbordsmotorer med lanseringen av sin opprinnelige DF70/60 i 1997. Suzukis Multi-Point Sekvensiell Elektronisk Drivstoffinnsprøytning forsyner hver av motorens sylindere med en optimal blanding av drivstoff og luft som injiseres i sylinderen under høyt trykk i henhold til kommandoer fra ECM's 32-bit datamaskin. Systemet leverer forbedret drivstofføkonomi, skarp akselerasjon og reduserte utslipp som oppfyller utslippsreguleringer. Det overholder også kravene i Direktivet om fritidsfartøy (RCD), Direktiv 2003/44/EF fra Europaparlamentet og Rådet, og har mottatt en tre-stjerners vurdering fra California Air Resource Board (CARB).

Høyeffekts generatorer

I dag er båter utstyrt med et bredt spekter av elektronikk som krever en god strømtilførsel for å holde dem i gang. Disse utenbordsmotorene er utstyrt med en generator som er konstruert for å produsere det meste av sin maksimale utgang på 44A (12V) med motoren som går på lave 1 000 o/min–tilstrekkelig for de fleste situasjoner.



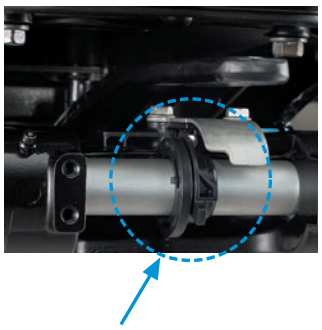
Multipunkt sekvensiell elektronisk drivstoffinnsprøytning



Designet med brukervennlighet i tankene

Tiltbegrensningssystem

For å beskytte båten og motoren mot skade som kan oppstå ved tilsynelatende vipping av motoren, har disse utenbordsmotorene en brukerjusterbar tiltbegrensningsbryter. Når den er justert riktig, forhindrer dette systemet at utenbordsmotoren vipper utover et forhåndsbestemt punkt.



Tilt Limit System

Bankesensor

Ved noen av våre V6 utenbordsmotorer overvåker banke-sensoren forbrenningen for å gi ECM informasjonen som trengs for presis styring av motortiming for optimal ytelse. I tillegg til å maksimere effektutgangen, bidrar systemet også til å øke motorens holdbarhet.

Suzuki vanndeteksjonssystem

Vann i drivstoffet kan føre til problemer som dårlig forbrenning, lavere effektutgang og korrosjon. Suzuki Vanndeteksjonssystemet er designet for å beskytte motoren mot fuktighet i drivstoffet ved å bruke et vannfølende drivstoff-filter som varsler operatøren med både visuelle og lydvarsler når det er vann til stede i drivstoffet. Filteret er også designet slik at du kan sjekke visuelt for vann.

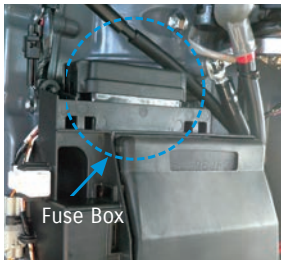


Vannkjølt spenningsregulator med isolator

Vannkjølte spenningsregulatorer integrert i disse utenbordsmotorene avgir varme fra regulatoren for å forbedre holdbarheten. Batteriladesystemet inkluderer også en isolatorfunksjon som tillater bruk av to batterier. Systemet deler elektrisk strøm i to kretser og er designet for å beskytte hovedbatteriet i tilfelle det sekundære batteriet blir utladet.

Sikringsboks

Sikringer for utenbordsmotorens elektriske system er plassert i en enkelt sikringsboks på siden av utenbordsmotoren. Denne utformingen holder utsiden av utenbordsmotoren ren samtidig som den gir praktisk tilgang.



Holdbarhet og pålitelighet

Doble motorskyllingsporter

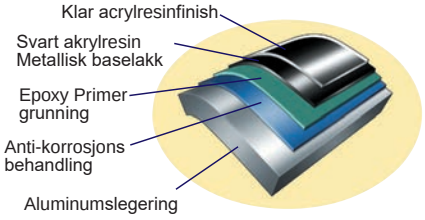
Over tid kan salt, sand og smussansamling begrense strømmen i kjølesystemet og forårsake skade. For å bidra til å forhindre slik oppbygging, er disse utenbordsmotorene utstyrt med to ferskvann skyllingsporter som gjør det så enkelt som mulig å skylle kjølesystemet. Med en port plassert på babord side av nedre hus og en andre på frontpanelet, vil du alltid ha enkel tilgang til skyllingssystemet enten båten er i eller utenfor vannet.





Suzuki's Antikorrosjonsbehandling

For å beskytte mot korrosjon, beskytter Suzuki sine utenbordsmotorer med sin spesialutviklede Suzuki Anti-Korrosjonsbehandling. Påført direkte på utenbordsmotorens aluminiumslegering, gir denne behandlingen maksimal binding av overflaten til aluminiumet. Ved å legge et epoksyprimer underlag, svart metallisk finish og klar akrylfiberfinish på toppen av dette dannes en effektiv behandling mot korrosjon, og beskytter delene av utenbordsmotorens aluminiumslegering som konstant er eksponert for saltvann.

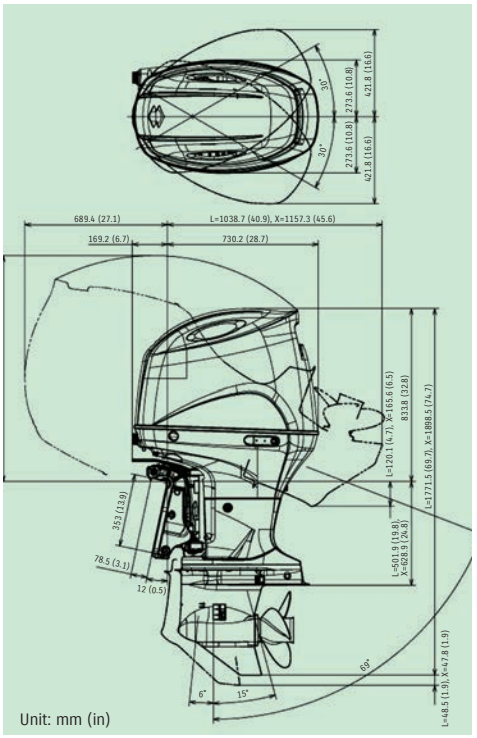




SPESIFIKASJONER

MODELL	DF150AP / DF175AP / DF200AP	DF150A / DF175A / DF200A
ANBEFALT AKTERSPEILHØYDE IN	L: 20 X: 25	L: 20 X: 25
STARTSYSTEM	Elektrisk	
VEKT LBS *1	L: 520 X: 531	L: 518 X: 529
MOTORTYPE	DOHC 16-Valve	
DRIVSTOFFSYSTEM	Multipunkts Sekvensiell EFI	
ANTALL SYLINDRE	4	
MOTORVOLUM IN³	175.0	
BORING X SLAG IN	3.81 x 3.81	
MAKSEFFEKT HK (PS)	DF150AP: 150 DF175AP: 175 DF200AP: 200	DF150A: 150 DF175A: 175 DF200A: 200
ANBEFALT TURTALLSOMRÅDE VED FULL EFFEKT RPM	DF150AP: 5,000-6,000 DF175AP: 5,500-6,100 DF200AP: 5,500-6,100	DF150A: 5,000-6,000 DF175A: 5,500-6,100 DF200A: 5,500-6,100
STYRING	Fjernkontroll	
MOTOROLJEKAPASITET QT	8.5	
TENNINGSSYSTEM	Transistortenning	
GENERATOR	12V 44A	
MOTOROPPLAGRING	Gummimetall	
TRIMMETODE	Power Trim og Tilt	
UTVEKSLINGSFORHOLD	2.50:1	
GIRSKIFT	F-N-R Drive By Wire	F-N-R
EKSOS	Eksosutslipp gjennom propell	
FLERMOTORSINSTALLASJON	Suzuki Selektiv Rotasjon	Mot-rotasjon tilgjengelig
PROPELLVALG (Stigning)	17”-30”	

DIMENSJONER



Båter og motorer leveres i et stort utvalg av kombinasjoner. Kontakt din autoriserte Suzuki forhandler for korrekt propellvalg som passer til anbefalt RPM registrert ved W.O.T.
Vennligst les Brukermanualen nøye. Husk at båtkjøring og alkohol eller andre rusmidler ikke bør kombineres. Vennligst bruk utenbordsmotoren aktsomt og ansvarsfullt.
Suzuki oppmuntrer deg til sikker og respektfull båtkjøring ute på sjøen.

Spesifikasjoner, utseende, utstyr, farger, materialer og andre “SUZUKI” produkter vist i denne katalogen kan endres av produsenten uten varsel og de kan variere avhengig av lokal forhold og butikkstørrelse. Enkelte modeller er ikke tilgjengelig i alle områder. Modeller kan bli avviklet uten videre varsling. Vennligst forespør din forhandler om detaljer mht evntuelle endringer. Farge på båtmotoren kan avvike fra fargene du ser i denne brosjyren.

*1: Tørrvekt: Inkludert batterikabel, ikke inkl. propell og motorolje.

SUZUKI MARINE | THE ULTIMATE 4-STROKE OUTBOARD

www.suzukimarine.com

99953-50752-019 DF150/175/200 A/AP PRODUCT INFORMATION Printed in USA