

## Kräftige Leichtgewichte: Suzuki DF25A / DF30A

Gerade mal 62 bis 74 kg – je nach Ausstattung – bringen die jeweiligen Modelle auf die Waage der in Sachen Pfunde schmalbrüstigsten Miniboliden in den PS-Klassen 25 bzw. 30 der Viertakt-Außenborder auf dem Markt. Claus D. Breitenfeld war bei der Neuvorstellung am Lago Maggiore mit von der Partie.

### Technik, Ausstattung

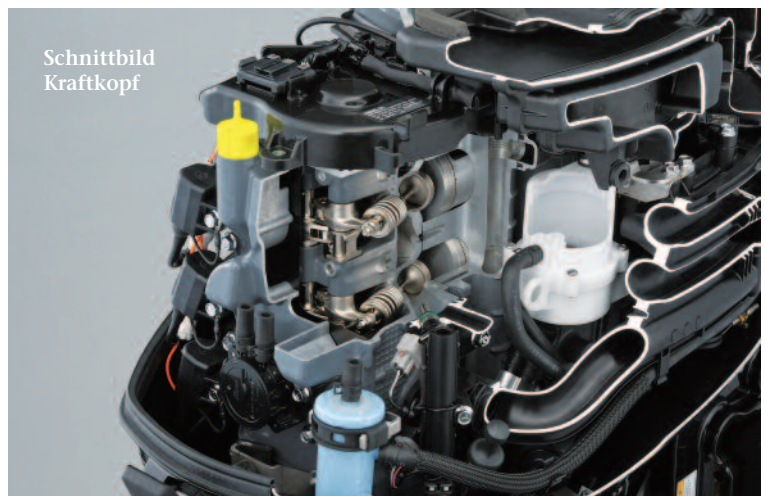
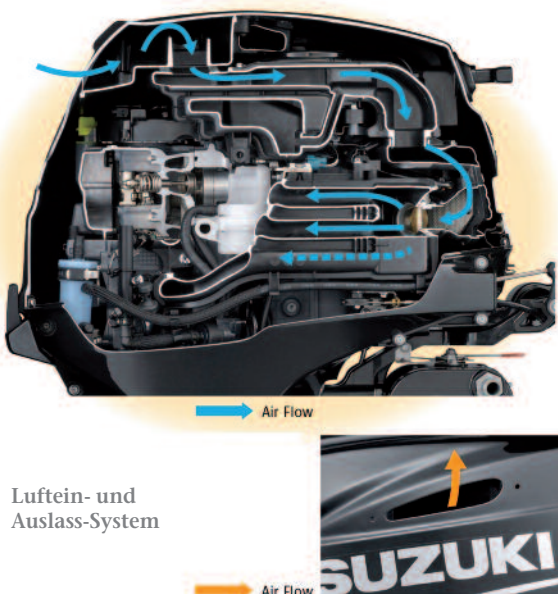
„Lean Burn“ – Bei dieser Technik handelt es sich um ein speziell von Suzuki entwickeltes, intelligentes Kraftstoff-Management-System, das den Kraftstoffbedarf anhand der Motorleistung und den Betriebsbedingungen per Computer im Voraus berechnet. Ziel dieser Technologie ist es, dem Motor ein möglichst mageres Kraftstoffgemisch zuzuführen, mit dem Ergebnis, den Kraftstoffverbrauch so effizient wie möglich zu gestalten. Doch das Lean-Burn-System ist nur ein Rädchen im großen Ganzen. In beiden Motoren kom-

men als erste in ihrer Klasse unter anderem intern gelagerte, reibungsarme Rollenkipphebeln für die Ein- und Auslassventile zum Einsatz. Dies birgt den Vorteil, dass sich durch die Rollen der Kontakt zwischen Nockenwelle und Kipphebel von einer konventionellen Gleitbewegung hin zu einer Rollbewegung verändert und somit weniger mechanische Belastung auftritt. Ein weiteres Plus ist die leicht versetzte Kurbelwelle mit dem Effekt des geschmeidigeren Betriebes und einem besseren, mecha-

nischen Wirkungsgrad. Ein simples, dennoch nicht weniger effizientes Konstruktionsmerkmal. Durch diese Bauweise wird



Suzuki DF25 A / 30A



der seitliche Druck auf die Zylinderwände bei der Auf- und Abwärtsbewegung der Kolben deutlich verringert. Diese gleiten somit leichter im Brennraum hin und her, was wiederum die allgemeine mechanische Belastung reduziert.

Die Kraftstoffversorgung der 25er und 30er DF's funktioniert ohne zusätzliche Batterie, gesteuert durch das bereits angesprochene Lean-Burn-System. Ob, und dass die neuen Suzukis stets im optimalen Betriebszustand arbeiten, wird signalisiert durch drei, jederzeit gut kontrollierbare LED-Anzeigen. Ist alles „im grünen Bereich“, steht dem Pleasure-Boating nichts mehr im Wege.

Auch die „direkte Luftansaugung mit Belüftung der Motorhaube“ soll nicht unerwähnt bleiben. Das rotierende Schwungrad befördert die warme Luft durch Öffnungen nach außen und senkt so die Temperatur unter der Motorhaube. Im Gegenzug verhilft die neue Form der Motorhaube der Ansaugluft den schnelleren, gleichmäßigeren und somit kühleren Zugang „unter Deck“. Im Zusammenspiel mit einem neu konstruierten Luftfilter und der dadurch veränderten Thermodynamik, wurde es möglich, aus relativ geringem Hubraum eine höhere Leistung herauszuholen.

Wer viel im Salzwasser, aber auch stark mit Kalk belasteten Gewässern unterwegs ist, der wird den leicht zugänglichen Spülanschluss dieser beiden Außenborder zu schätzen wissen. Damit ist schnelles, unkompliziertes Reinigen der Kühlkanäle gewährleistet. Man muss es allerdings



Auch Suzuki-Präsident Masato Atsumi (zuständig für Marine, Motorräder und ATV) hat sichtlich Spaß beim Probeschlag über den Lago Maggiore.

auch tun . . . Auch der Hinweis in Sachen aufwändiger Korrosionsschutz-Lackierung verdient Erwähnung. Direkt auf die Aluminiumoberfläche der Motorengehäuse werden Anti-Korrosion-Finish, Epoxy-Primer-Undercoat, Acryl-Resin-Black-Metallic-Basecoat und schließlich Acryl-Resin-Klarlack aufgetragen. Besonders stolz ist Suzuki auf die Einhaltung auch der strengsten Emissionswerte weltweit. Das alles kommt freilich nicht von ungefähr. 2015 ist es genau ein halbes Jahrhundert her, dass Suzuki seinen ersten Außenborder präsentierte.

## Fahreigenschaften

Acht Bootsmodelle, bestückt mit den neuen Suzukis, standen der internationalen Fachpresse-Journaille Ende Mai 2014 auf dem Lago Maggiore zum Probeschlag zur Verfügung. Suzumar 420AL und Linder 445 Sportsman Catch, ersteres ausgerüstet mit einem 25er, Pinnensteuerung und Handstart, das Linder mit dem 30er, Fernschaltung, E-Start (siehe auch Messwert-Tabellen), diese beiden Exponate pickte sich der Chronist als Testprobanden heraus. 25 PS an der Pinne, Start per Hand und Schal-

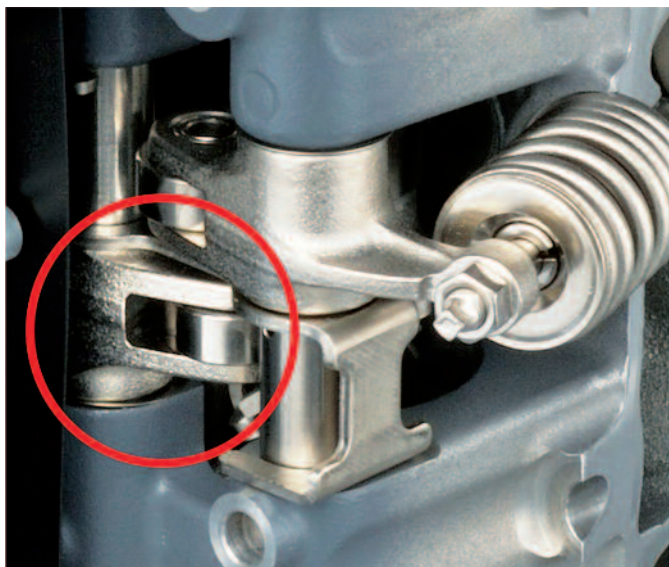


**Motorboote – Reviere – Tests** ONLINE

Paris, New York, die weite Welt – Egal wo Sie gerade sind: Die **WasserSport** können Sie auch online lesen. Ganz einfach als E-Paper. Im Abo oder als Einzelausgabe.




**www.svg-wassersport.de**



Reibungsarme Rollenkipphebel



Drei LED's informieren über den Betriebszustand

... tung direkt am Motor, nacktes Bootsgewicht gerade mal 94 kg. Eine ungewohnte Konstellation für PS-verwöhnte Test-Schreiberlinge. Und dann noch als Crew zwei gestandenen Mannsbildern. Was soll da schon groß rumkommen?! Umso überraschender hingegen Fazit sowie Resümee: Nach lediglich 2,5 Sekunden jumpte der

„Suzumar-Floh“ locker flockig vom Verdrängen ins Gleiten. Diese Vehemenz hätte man dem 10¼ x 10 Zoll-Propeller-Quirl im Zusammenspiel mit den drei Zylindern in Reihe aufgestellt und einem knapp bierflaschenfüllenden Hubraum von 490 cm<sup>3</sup> wahrlich nicht zugetraut. Chapeau, das kann sich sehen lassen, 5.900 U/min, 37,6

km/h (20,3 kn), nicht schlecht! Kaum zu glauben, was dieser DF25A in der Lage ist zu leisten. Er hat's voll drauf und bei mäßigem Spritkonsum von um die fünf Liter pro Stunde wird das Dahingleiten zu einem, das Portemonnaie schonenden Vergnügen. Bauartbedingt haben wir es hier mit den gleichen Motoren zu tun. Chip-Tuning

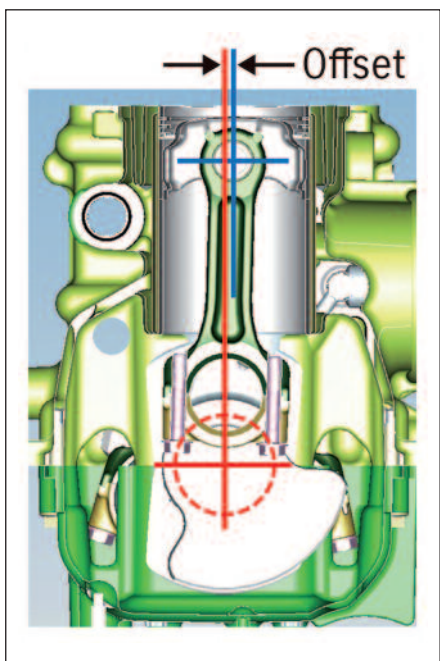
## SPEZIFIKATIONEN

MODELL	DF25A	DF25AR	DF25AT	DF30ATH	DF30AT
EMPFOHLENE HECKSPIEGELHÖHE (mm)	S: 381 L: 508	S: 381 L: 508	L: 508	L: 508	S: 381 L: 508
STARTSYSTEM	Handstart	Fernstart/Handstart	Fernstart/Handstart	Fernstart/Handstart	Fernstart/Handstart
GEWICHT (kg)	S: 62 L: 63	S: 63 L: 64	L: 72	L: 74	S: 71 L: 72
MOTORTYP	OHC	OHC	OHC	OHC	OHC
KRAFTSTOFFSYSTEM	Batterieloses sequenzielles, elektronisches Mehrpunkt-Kraftstoffeinspritz-System	Sequenzielles elektronisches Mehrpunkt-Kraftstoffeinspritz-System	Sequenzielles elektronisches Mehrpunkt-Kraftstoffeinspritz-System	Sequenzielles elektronisches Mehrpunkt-Kraftstoffeinspritz-System	Sequenzielles elektronisches Mehrpunkt-Kraftstoffeinspritz-System
ANZAHL DER ZYLINDER	3	3	3	3	3
HUBRAUM (cm <sup>3</sup> )	490	490	490	490	490
BOHRUNG X HUB (mm)	60,4 x 57,0	60,4 x 57,0	60,4 x 57,0	60,4 x 57,0	60,4 x 57,0
MAXIMALE LEISTUNG in kW (PS)	18,4 (25)	18,4 (25)	18,4 (25)	22,1 (30)	22,1 (30)
EMPFOHLENER DREHZAHBEREICH (min <sup>-1</sup> )	5.000 - 6.000	5.000 - 6.000	5.000 - 6.000	5.300 - 6.300	5.300 - 6.300
STEUERUNG	Pinne	Fern	Fern	Pinne	Fern
ÖLFÜLLMENGE (l)	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
ZÜNDSYSTEM	Digitale CDI	Digitale CDI	Digitale CDI	Digitale CDI	Digitale CDI
WECHSELSTROMGENERATOR	12V 14A	12V 14A	12V 14A	12V 14A	12V 14A
MOTORAUFHÄNGUNG	Gummi-Silentblöcke	Gummi-Silentblöcke	Gummi-Silentblöcke	Gummi-Silentblöcke	Gummi-Silentblöcke
TRIMM	Manuell	Manuell	Power Trim & Tilt	Power Trim & Tilt	Power Trim & Tilt
GETRIEBEUNTERSETZUNG	2,09:1	2,09:1	2,09:1	2,09:1	2,09:1
SCHALTUNG	V-N-R	V-N-R	V-N-R	V-N-R	V-N-R
AUSPUFF	Propellernabenauspuff	Propellernabenauspuff	Propellernabenauspuff	Propellernabenauspuff	Propellernabenauspuff
PROPELLERSTEIGUNG	9"-14"	9"-14"	9"-14"	9"-14"	9"-14"



Leicht zugänglicher Spülanschluss für Frischwasser

Prinzip der leicht versetzten Kurbelwelle



und diverse elektronische Tricks machen den Leistungsunterschied beim DF30A zum DF25A aus. Egal wie, er ist da. Muss er auch sein, denn das Linder 445 bringt mit 230 kg nackt immerhin 136 kg mehr auf die Waage, die von fünf PS Auflastung be-



### Messwerte Linder 445 Sportsman Catch mit DF30ATL

U/min	km/h	(kn)	Verbrauch (l/h)
850 <sup>1</sup>	3,5	(1,9)	0,4
2.000	11,6	(6,3)	1,8
3.750 <sup>2</sup>	21,2	(11,4)	4,8
4.800 <sup>3</sup>	39,4	(21,3)	7,1
6.000 <sup>4</sup>	48,3	(26,1)	10,5

(1 = niedrigste Drehzahl, Getriebe eingekuppelt; 2 = Gleitgrenze; 3 = ökonomische Marschfahrt; 4 = Volllast; Bootslänge: 4,50 m; Gewicht: 230 kg; Baumaterial: Aluminium; Propellergröße: 10¼ x 12; Crew: 1 Person; aus ruhender Position ins Gleiten: 4,5 sec.

wältigt werden sollen. Dafür muten wir dem 30er auch nur einen Solo-Tester zu, der sich kommoder Fernschaltung bedient.

Und auch hier sprechen die Fahrwerte für sich. Hebel auf den Tisch, 4,5 Sekunden verstreichen, Gleitfahrt liegt bei 3.750 U/min an. Das GPS signalisiert 21,2 km/h (11,4 kn). Dauerhaft nicht das Gelbe vom Ei, wir legen einen Zahn zu. 4.000 U/min fühlen sich schon besser an und 4.800 U/min werden als ökonomische Marschfahrt mit 39,4 km/h (21,3 kn) festgeschrieben. Gleichzeitig das Ende der Fahnenstange? Mitnichten! Da ist natürlich noch mehr drin, endet die Nenndrehzahl doch bei 6.300. Die erreichen wir mit dem 10¼ x 12-Zoll-Prop zwar nicht – bei 6.000 U/min ist Schluss – doch die Geschwindigkeitsausbeute kann sich dennoch sehen lassen: 48,3 km/h (26,1 kn). Da kann nun wirklich nicht gemeckert werden.

### Fazit

Mit den neuen DF25A/30A-Außenbordern hat Suzuki seine Motorenrange im unteren Leistungsbereich vom Feinsten aufpoliert. Beide Antriebsaggregate präsentieren sich mit überzeugender Power als ideale Motorisierung für kleinere, leichte Freizeit-, sowie Angel- und Arbeitsboote. Sparsam im Verbrauch, unkompliziert im Handling, sei es als Pinnenversion oder mit komfortabler Fernschaltung.

Claus D. Breitenfeld

### Messwerte Suzumar 420 AL mit DF25AS



U/min	km/h	(kn)	Verbrauch (l/h)
900 <sup>1</sup>	3,5	(1,9)	0,3
3.000	9,6	(5,2)	2,2
4.300 <sup>2</sup>	26,9	(14,5)	3,6
5.000 <sup>3</sup>	30,6	(16,5)	5,5
5.900 <sup>4</sup>	37,6	(20,3)	8,3

(1 = niedrigste Drehzahl, Getriebe eingekuppelt; 2 = Gleitgrenze; 3 = ökonomische Marschfahrt; 4 = Volllast; Bootslänge: 4,18 m; Gewicht: 94 kg; Baumaterial: PVC-Schlauchboot mit Aluboden und Luftkiel; Propellergröße: 10¼ x 10; Crew: 2 Person; aus ruhender Position ins Gleiten: 2,5 sec.