



Way of Life!



## Das sagen die Ingenieure von Suzuki

### Keiji Sasaki (Produktplanung)

Verantwortlich für die Festigkeitsanalyse.  
Seit 5 Jahren Mitarbeiter bei Suzuki.

Beim DF300A war ich hauptsächlich für die Computeranalyse des Getriebes im Untertwasserbereich verantwortlich. Dabei konzentrierten wir uns auf die Frage, wie wir Zuverlässigkeit und Lebensdauer des Untertwasserbereichs erhöhen könnten, ohne Abstriche bei der Fahrleistung in Kauf zu nehmen. Die neuesten Computeranalyseinstrumente halfen uns dabei, das Getriebe sehr viel strapazierfähiger zu konstruieren. Gleichzeitig mussten wir jedoch gewährleisten, dass das Getriebegehäuse robust und starr genug war, um das System der selektiven Drehrichtung aufzunehmen. In der Endversion ist es zwar etwas größer als das alte Getriebegehäuse, doch dank der Computeranalyse konnten wir ein Gehäuse mit geringerem Wasserwiderstand konstruieren. Insgesamt sind nun Fahrleistung und Zuverlässigkeit dieses Gehäuses besser als vorher. Wir sind sehr stolz auf das Endprodukt unseres Flaggschiffs und hoffen, dass möglichst viele Bootsfahrer es ausprobieren werden.

### Masaya Nishio (Entwicklung und Design)

Verantwortlich für die Elektronik. Seit 5 Jahren Mitarbeiter bei Suzuki.

Ich habe das Trolling-System, das beim DF90A eingeführt wurde, an den DF300A angepasst. Bei Mehrfach-Motorisierung mit dem DF90A musste jeder montierte Außenbordmotor mit einem Schalter einzeln bedienbar sein. Beim DF300A sorgt dagegen das BCM (Boot-Kontroll-Modul) dafür, dass die einzelnen Motoren mit einem einzigen Schalter angesteuert werden können. Anfangs hatten wir einige Schwierigkeiten bei Mehrfach-Motorisierungen, doch nach wiederholter und detaillierter Analyse der Probleme, wie z. B. der Übertragung bzw. der Deaktivierung der Trolling-Einrichtung und der Steuerung der Warnsummer, konnten wir ein bedienerfreundliches System konstruieren.

### Masahiro Nanba (Erprobung)

Verantwortlich für die Erprobung.  
Seit 4 Jahren Mitarbeiter bei Suzuki.

Für den DF300A haben wir ein fortschrittlicheres Lean-Burn-System entwickelt, indem wir das System, das ursprünglich für den DF90A/80A/70A und den DF60A/50A/40A entwickelt wurde, mit dem Drive-by-Wire-System des DF300 kombiniert haben. Weiterhin erzielen wir durch die Verwendung des O2-Feedback-Systems stabilere und sauberere Emissionen im Vergleich zum Vorgängersystem, da das Luft-Kraftstoffverhältnis genauer berechnet werden kann. Bei der Entwicklung haben wir darauf geachtet, eine Balance zwischen niedrigem Kraftstoffverbrauch und Fahrverhalten zu erzielen. Mit Hilfe des Lean-Burn-Systems und des O2-Feedback-Systems haben wir viel Zeit darauf verwendet, beides in Einklang zu bringen, ohne Abstriche beim Fahrverhalten machen zu müssen. Wir meinen, dass diese Technologie Suzukis Flaggschiff würdig ist und wir damit allen Bootsfahrern ein zufriedenstellendes Produkt liefern.

### Shuichi Sugiyama (Entwicklung und Design)

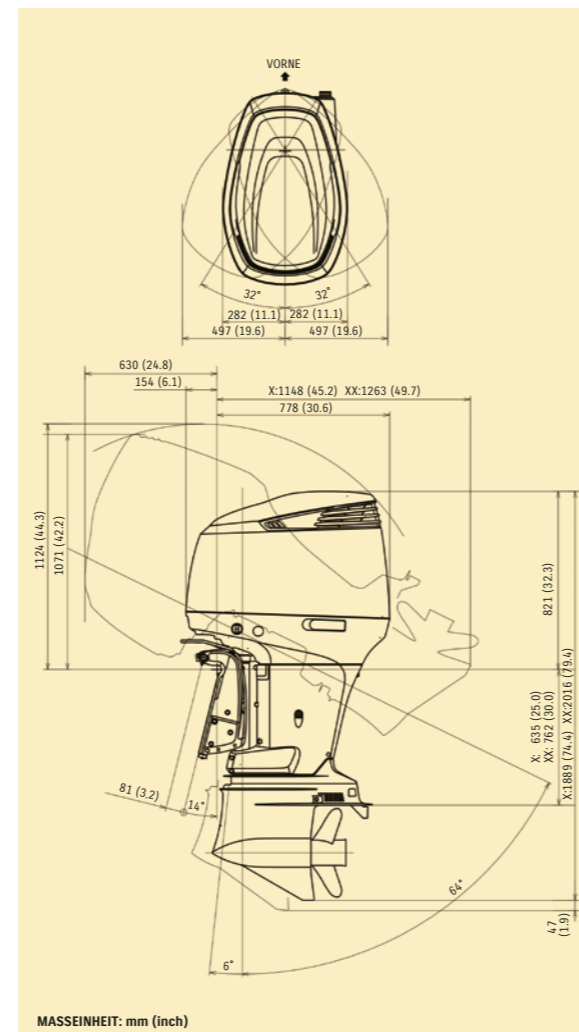
Verantwortlich für das Untertwasserenteil.  
Seit 6 Jahren Mitarbeiter bei Suzuki.

Das Schwierigste bei der Entwicklung des Systems der selektiven Drehrichtung war, die richtige Balance zwischen Struktur und Haltbarkeit des Getriebes zu finden. Um dies erfolgreich zu meistern, haben wir uns an die Grundlagen gehalten. So liefert ein Getriebe dann die nötige Funktion und Langlebigkeit, wenn das Kerngerüst stabil ist. Deshalb haben wir bei der Anordnung der Zahnräder darauf geachtet, Antrieb und Propellerwellen möglichst auf einer Ebene anzuordnen. Dies verbessert die Getriebeleistung. Suzuki ist der erste Außenbordmotor-Hersteller der Welt, der ein System der selektiven Drehrichtung anbietet. Ich freue mich schon auf den Tag, an dem wir auf die Entwicklung von Außenbordmotoren zurückblicken werden und uns an „die alten Tage erinnern werden, in denen Gegenläufermodelle produziert wurden“.

## DF300A SPEZIFIKATIONEN

MODELL	DF300A
MOTORTYP	Viertaktmotor, DOHC, 24 Ventile
KRAFTSTOFFZUFÜHRUNG	Sequenzielles elektronisches Mehrpunkt-Kraftstoffeinspritz-System
SCHAFTLÄNGE mm (in.)	X: 635 (25) XX: 762 (30)
ANLASSERSYSTEM	Elektro
GEWICHT kg (lbs.)	X: 274 (604) XX: 279 (615)
ANZAHL DER ZYLINDER	V6 (55°-Zylinderwinkel)
HUBRAUM cm <sup>3</sup> (cu.in.)	4.028 (245,6)
BOHRUNG x HUB mm (in.)	98 x 89 (3,81 x 3,46)
MAXIMALE LEISTUNG kW(PS)/min <sup>-1</sup>	220,7 (300)/6000
VOLLASTBETRIEB DREHZAHLBEREICH min <sup>-1</sup>	5700-6300
STEUERUNG	Fernbedienung
ÖLFÜLLMENGE Ltr. (U.S./Imp. qt.)	8,0 (8,5/7,0)
ZÜNDANLAGE	Volltransistor-Zündanlage
GENERATOR	12 V 54 A
MOTORAUFHÄNGUNG	Gummi-Silentblöcke
TRIMMSYSTEM	Power Trim & Tilt
GETRIEBEUNTERSETZUNG	2,08 : 1 (Two-stage Reduction Gear)
SCHALTUNG	V-N-R
ABGASSYSTEM	Unterwasser-Propellernabenauspuff
BLOCKIERSCHUTZ	Gummi-Rutschkupplung
PROPELLERGRÖSSE (in.)	Standard und Gegenläufig
Durchmesser x Steigung	16 x 17 15-1/2 x 17 16 x 18,5 15-1/4 x 19 16 x 20 15 x 21 16 x 21,5 14-3/4 x 23 16 x 23 14-1/2 x 25 16 x 24,5 14-1/2 x 27 16 x 26 16 x 27,5 ← (Nur Standard-Drehrichtung)

## ABMESSUNGEN



\* Boote und Motoren gibt es in vielerlei Variationen. Fragen Sie Ihren zuständigen Händler nach dem richtigen Propeller. Wählen Sie diesen so aus, dass bei vollständig geöffnete Drosselklappe der empfohlene Drehzahlbereich erreicht wird.

Lesen Sie die Bedienungsanleitungen bitte aufmerksam. Und denken Sie daran, der Genuss von Alkohol und anderen Drogen ist nicht mit Bootfahren vereinbar. Tragen Sie bei Bootsfahrten immer eine Schwimmweste. Beim Betrieb eines Außenbordmotors sollten Sicherheit und Verantwortung stets an erster Stelle stehen.

Wir von Suzuki bitten alle Bootsfahrer um eine sichere Fahrweise und Respekt für die Umwelt.

Spezifikationen, Aussehen, Ausrüstung, Farben, Materialien und andere Produkte von Suzuki in diesem Katalog können vom Hersteller jederzeit ohne Ankündigung verändert werden und sie können abhängig von den örtlichen Bedingungen und Anforderungen unterschiedlich ausfallen. Einige Modelle sind in manchen Ländern/Gebieten nicht erhältlich. Jedes Modell kann ohne vorherige Ankündigung eingestellt werden. Wenden Sie sich bitte hinsichtlich möglicher Änderungen an Ihren Händler vor Ort. Die Gehäusefarbe kann von der Farbe in der vorliegenden Broschüre abweichen.



SUZUKI INTERNATIONAL EUROPE GMBH

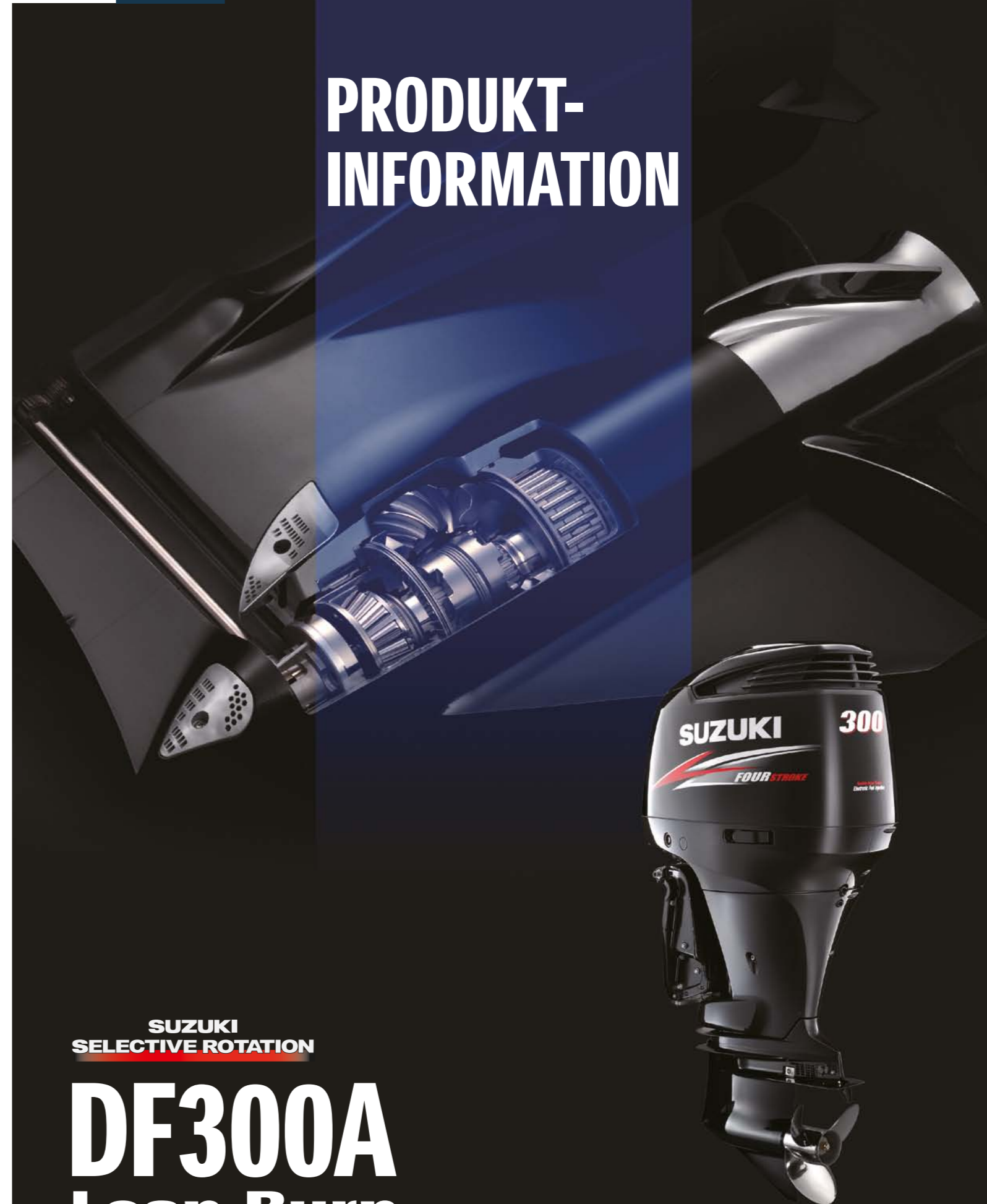
SUZUKI-ALLEE 7

64625 BENSHEIM

www.suzuki.com

99999-C2042-001 DF300A Produktinformation, Deutschland

# PRODUKT- INFORMATION



SUZUKI  
SELECTIVE ROTATION

# DF300A

## Lean Burn



# Die Weltneuheit von Suzuki – Der erste Außenbordmotor mit selektiver Drehrichtung

## Vereint Rechts- und Linksläuferbetrieb in einem Motor

Seit seiner Einführung ist Suzukis Flaggschiff, der DF300, ein Vorzeigemodell in Sachen Technologie, Fortschritt und Design. Als erster Viertakt-Außenbordmotor mit 300 PS (220,7 kW) setzte er neue Maßstäbe hinsichtlich Power und Performance bei kompakter Bauweise und geringem Gewicht und erntete dafür den Innovationspreis der NMMA. Durch Kombination der fortschrittlichen Lean-Burn-Technologie mit der Präzisionssteuerung von Suzuki kann der DF300A über einen breiten Drehzahlbereich hinweg kraftstoffsparend und umweltfreundlich gefahren werden.

Der neue DF300A ist mit Suzukis „Selektiver Drehrichtung“ ausgestattet. Damit ist er der erste Außenbordmotor der Welt, der den Rechts- und Linksläuferbetrieb in einem Motor vereint. Durch Anschließen eines Dongels an den Stromkreislauf im Motorraum kann der Motor als Linksläufer mit links drehendem Propeller gefahren werden.\*

Das Unterwasserteil verfügt über einen doppelten Wassereinlass, wodurch der Motor mit mehr Wasser gekühlt werden kann. Der neue DF300A trägt das große neue „S“-Logo von Suzuki auf der Motorhaube und kennzeichnet ihn damit als technologisch fortschrittlich.

\* Setzen Sie sich unbedingt mit Ihrem Vertragshändler in Verbindung, bevor Sie von der Standarddrehrichtung auf die entgegengesetzte Drehrichtung umstellen (oder umgekehrt).

## Kenndaten des neuen DF300A

- Maximale Leistung 300PS (220,7kW), 4,0 Liter Hubraum, DOHC, 24 Ventile, V6-Motor. Das Flaggschiff DF300A liefert jede Menge Power und Drehmoment.
- Das Unterwasserteil ist mit Suzukis „Selektiver Drehrichtung“ - einer Weltneuheit - und einem doppelten Wassereinlasssystem ausgestattet.
- Die Präzisionssteuerung von Suzuki (ein elektronisches Drosselklappen- und Schaltsystem) ermöglicht geschmeidiges und energisches Schalten.
- Das Lean-Burn-System von Suzuki liefert zusammen mit der Präzisionssteuerung enorme Kraftstoffeinsparung über einen breiten Drehzahlbereich hinweg sowie geschmeidige Lastwechsel, wenn Leistung benötigt wird.
- Das O<sub>2</sub>-Feedback-System sorgt für saubere Emissionen.



## Das neue Unterwasserteil

Die größten Veränderungen am DF300A wurden am Unterwasserteil vorgenommen. Es wurde für die selektive Drehrichtung von Suzuki umgestaltet, dem weltweit ersten System, das eine Umstellung von der standardmäßigen Rechtsdrehung des Propellers auf die Linksdrehung in einem Modell erlaubt. Das System beinhaltet den Neuaufbau des Getriebes im Unterwasserteil, wodurch der Außenbordmotor entweder in der Standarddrehrichtung nach rechts, oder auch in die entgegengesetzte Richtung betrieben werden kann. Der Linksläufermodus kann durch einen Dongel im Stromkreis im Motorraum eingeschaltet werden.

Wie der DF300, so nutzt auch der neue DF300A ein aggressives Gesamtübersetzungsverhältnis von 2,08:1, wodurch ein 16-Zoll-Propeller (406 mm Durchmesser) verwendet werden kann, der mit verschiedenen Steigungen zur optimalen Leistungsentfaltung für eine Vielzahl von Booten erhältlich ist. Ein verbesserter Getriebeaufbau sorgt für längere Haltbarkeit und durch den doppelten Wassereinlass wird die Motorkühlung enorm verbessert.

## Suzuki selektive Rotation

Wenn an größeren Booten mehrere Außenbordmotoren montiert werden sollen, werden üblicherweise ein Motor mit Standarddrehrichtung und ein Motor mit gegenläufiger Drehrichtung installiert, damit das Boot kursstabil läuft und sich nicht auf eine Seite neigt. Der DF300A ist mit einem speziellen Getriebe ausgerüstet, welches es ermöglicht den Propeller auch in entgegengesetzter Drehrichtung rotieren zu lassen. Mit der selektiven Rotation von Suzuki ist es nicht mehr nötig einen eigens dafür hergestellten Motor mit gegenläufigem Antrieb zu kaufen. Unter Verwendung eines speziellen Dongels, welcher mit dem internen Stromkreis verbunden wird, ändert sich die Getriebedrehrichtung von Standard auf Gegenläufig. Nun noch den richtigen Propeller montieren.\*

Diese weltweit einzigartige Technologie bei Außenbordmotoren wurde durch eigens konstruierte Spezialzahnäder, Antriebswelle und Lager im Unterwasserteil erreicht, welche effizient und zuverlässig in der Standarddrehrichtung oder im gegenläufigen Modus arbeiten.

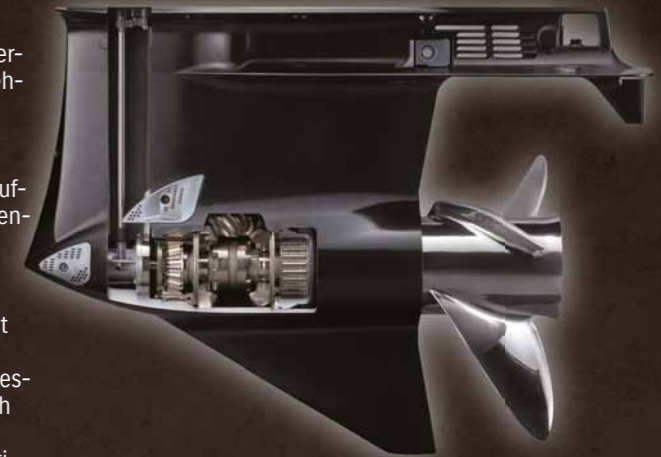
\*Kontaktieren Sie Ihren Händler bevor die Drehrichtung geändert werden soll.

**SUZUKI  
SELECTIVE ROTATION**



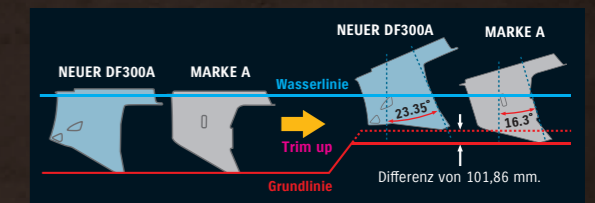
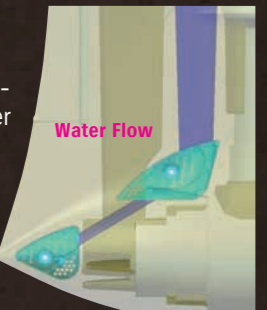
## Extrem lange Haltbarkeit

Mit Einführung der neuen Selektiven Drehrichtung von Suzuki wurde das Getriebe im Unterwasserteil mit einer anderen Metalllegierung, etwas größeren Zahnradmodulmessern und dadurch besserer Stabilität neu gestaltet. Die Zahnäder sind durch Wärmebehandlung speziell gehärtet, wodurch sie besonders widerstandsfähig werden.



## Doppelter Kühlwassereinlass

Die Motorkühlung erfolgt mit Wasser, das durch Wassereinlässe im Unterwasserteil zugeführt wird. Mit Hilfe der doppelten Wassereinlässe wird der Wasserdurchfluss im Unterwasserteil erhöht und somit eine bessere Kühlwirkung erzielt. Durch die Platzierung des vorderen Einlasses am Bug des Getriebegehäuses wird besonders bei hohen Geschwindigkeiten viel Wasser aufgenommen. Der zweite Einlass ist zudem tiefer platziert. Dadurch kann der DF300A auch in seichtem Wasser gefahren werden.



## Das neu gestaltete Getriebegehäuse mit geringem Wasserwiderstand

Der DF300A ist mit einem neu entwickelten Getriebegehäuse mit geringem Wasserwiderstand ausgestattet. Es wurde speziell für das neue Getriebe mit Selektiver Drehrichtung von Suzuki entwickelt. Um eine längere Lebensdauer des Getriebes zu gewährleisten, ist das Gehäuse größer als jenes des Vorgängermodells. Durch seine weichere und hydrodynamischere Form gleitet es mit weniger Widerstand und damit besser durch das Wasser. Die Bereiche mit dem größten Widerstand sind in der nachfolgenden Abbildung rot dargestellt. Der Vergleich zeigt deutlich, dass die neue Form des Unterwasserteils mit weniger Widerstand durch das Wasser gleitet.





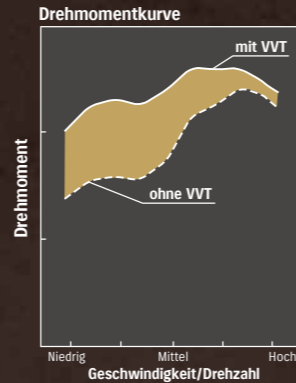
**Die Lean-Burn-Technologie von Suzuki**

Das innovative Lean-Burn-System von Suzuki wurde zuerst bei der Modellreihe DF90/80/70 unter großem Beifall sowohl der Bootsfahrer als auch der Medien eingeführt. Es berechnet anhand der Betriebsbedingungen den Kraftstoffbedarf voraus und ermöglicht so, dass der Motor durch ein mageres Luft-Kraftstoff-Verhältnis mit einem effizienteren Kraftstoffgemisch gefahren werden kann. Die Vorzüge sind über den gesamten Drehzahlbereich spürbar, denn durch diese neue Technologie werden enorme Verbesserungen bei der Kraftstoffersparnis vom niedrigen bis in den hohen Drehzahlbereich erzielt. In Kombination mit der Präzisionssteuerung, dem elektronischen Drosselklappen- und Schaltsystem von Suzuki, kann der Fahrer die Motordrehzahl präzise steuern und somit über einen großen Drehzahlbereich sparsam fahren. Weiterhin ist mit dieser Kombination über den gesamten Drehzahlbereich hinweg ein geschmeidiger Lastenwechsel möglich. Interne Tests zeigen, dass der neue DF300A bei Marschgeschwindigkeit im Vergleich zum ursprünglichen DF300 ohne Magergemisch-Technologie 14% weniger Kraftstoff ohne Leistungseinbußen verbraucht.

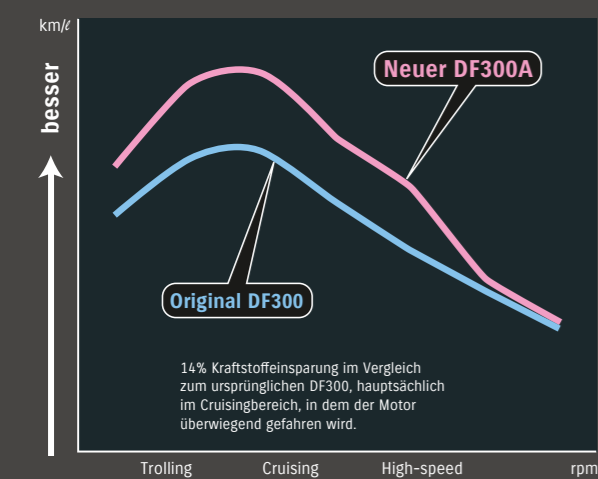


**Das Maximale in Sachen Leistung durch moderne Suzuki-VVT-Technologie (Variable Ventilsteuerung)**

Die Suzuki-Ingenieure haben den 4-Liter V6-Motor mit einer aggressiven Nockenform entwickelt, der maximale Leistung und Performance im oberen Drehzahlbereich bietet. Diese Nockenform in Verbindung mit der modernen variablen Ventilsteuerung (VVT) von Suzuki verleiht dem DF300A zusätzliches Drehmoment, das Außenbordmotor für die Beschleunigung vom unteren in den mittleren Drehzahlbereich benötigen. Die variable Ventilsteuerung sorgt dafür, dass die Einlassventile öffnen, bevor die Auslassventile vollständig geschlossen sind. Dadurch entsteht eine vorübergehende Überlappung, während beide Ventile geöffnet sind. Mithilfe der variablen Ventilsteuerung kann diese Überlappungszeit erhöht bzw. vermindert werden, indem die Einlasszeit über die Nockenwelle verändert wird. Dadurch erreichen wir optimale Zündzeitpunkte für die unteren und mittleren Drehzahlbereiche.



**Vergleich des Kraftstoffverbrauchs pro 1 Liter Kraftstoff**  
(Neuer DF300A im Vergleich zum ersten DF300)



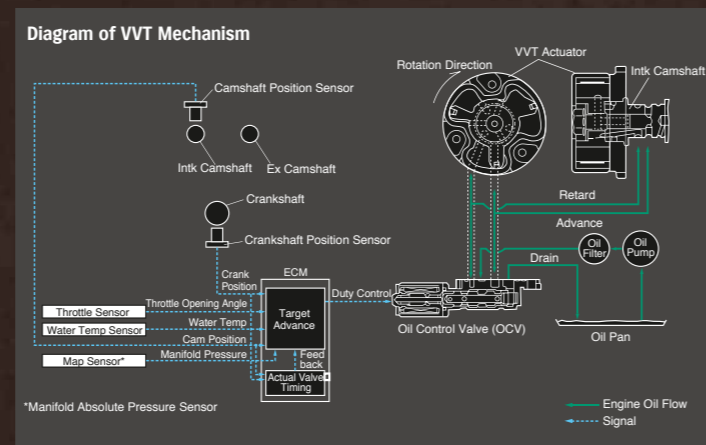
Die Daten in der Grafik stammen aus internen, unter einheitlichen Bedingungen durchgeführten Tests. Abhängig von unterschiedlichen Bedingungen, wie etwa Design, Größe und Gewicht des Bootes sowie Wetterbedingungen etc., können die Ergebnisse variieren.

**Das O<sub>2</sub>-Sensor-Feedback-System**

Der DF300A ist mit einem O<sub>2</sub>-Sensor-Feedback-System ausgestattet, mit dessen Hilfe sauberere und stabilere Emissionen erzielt werden. Das System regelt das Kraftstoff-Luft-Verhältnis über den gesamten Betriebsbereich des Motors und stellt unabhängig von der Motordrehzahl immer die optimale Kraftstoffmenge zur Verfügung.

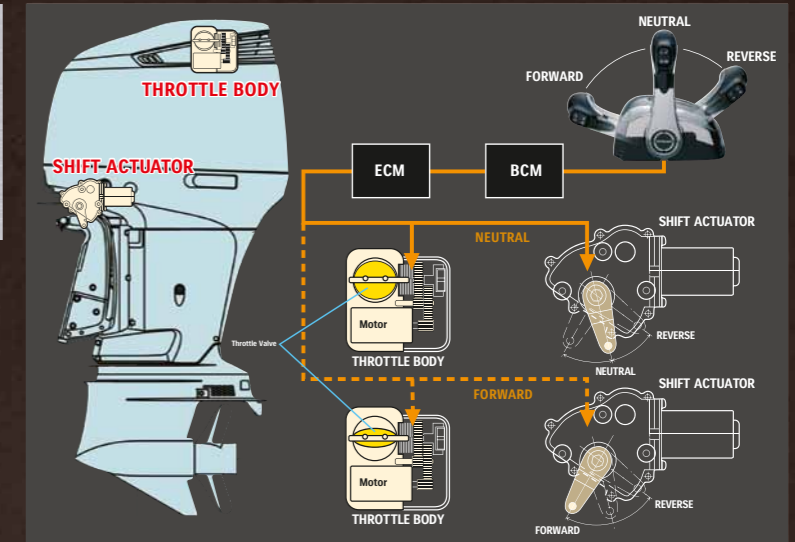
**32-Bit-ECM und die Sequenzielle Elektronische Mehrpunkt-Kraftstoffeinspritzung von Suzuki**

Eine Errungenschaft, die sich Suzuki zuschreiben darf, ist die Einführung der sequenziellen elektronischen Mehrpunkt-Kraftstoffeinspritzung bei 4-Takt-Außenbordmotoren, die mit dem ersten DF70 und DF60 ihren Anfang nahm. Im Herzen der sequenziellen Mehrpunkt-Kraftstoffeinspritzung des DF300A sitzt das ECM (Motorkontroll-/Steuerungsmodul), das kontinuierlich zahlreiche Motordaten in Echtzeit überwacht. Diese werden ihm von Sensoren übermittelt, die an entscheidenden Motorpunkten installiert sind. Dieses umfassende Sensorennetzwerk erfasst z. B. den absoluten Luftdruck im Ansaugkrümmer (MAP), die Stellung von Kurbel- und Nockenwelle, die Temperatur von Ansaugluft, Zylinderwand und Auslasskanal. Mithilfe des leistungsstarken 32-Bit-Computers im ECM werden sämtliche Daten all dieser Sensoren verarbeitet und sofort die optimale Kraftstoffmenge berechnet, die dann mit Hochdruck in jeden einzelnen Zylinder des V6-Motors eingespritzt wird. Das verringert nicht nur die Abgasemissionen, wodurch der DF300A die strengen 3-Sterne-Vorschriften der kalifornischen Luftreinhaltungskommission CARB (California Air Resources Board) erfüllt, sondern spart außerdem Kraftstoff, sorgt für mühelose Starts, bissigere Beschleunigung, geschmeidigere Laufruhe und maximale Effizienz.

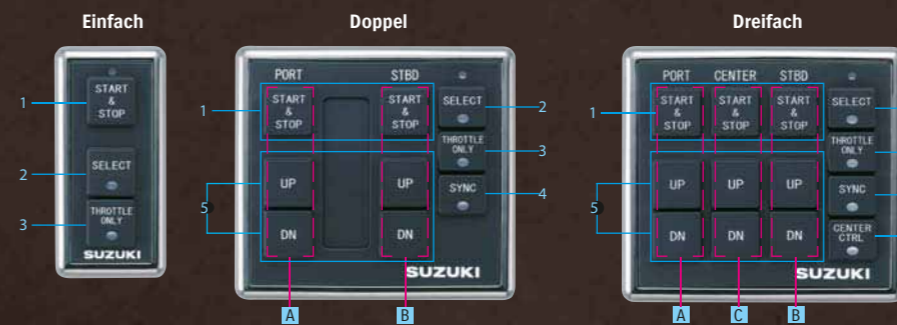


**Suzuki-Präzisionssteuerung (Elektronisches Schalt- und Drosselklappensystem)**

Die Suzuki-Präzisionssteuerung ist ein fortschrittliches, computer-gestütztes Steuerungssystem, das im Gegensatz zu konventionellen Steuerungssystemen ohne Gas- und Schaltzüge auskommt und damit die Ursache für Reibungs- und Widerstandsverluste eliminiert. Während Sie die geschmeidige und reibungslose Funktion der Drosselklappe und der Schaltvorgänge genießen, verarbeitet der Systemcomputer Befehle und übermittelt diese in Echtzeit an die Stellglieder am Motor, die für eine präzise Drosselklappensteuerung sowie für geschmeidiges und unverzögertes Schalten sorgen. Am deutlichsten spürbar ist dies im unteren Drehzahlbereich, wo besonders sanftes und genaues Fahren gelingt. In Kombination mit der Magergemisch-Technologie von Suzuki kann damit der Luft- und Kraftstofffluss geregelt, und somit die Grenze des steuerbaren Drehzahlbereichs erhöht und die Kraftstoffersparnis über einen großen Leistungsbereich des Motors verbessert werden. Die Suzuki-Präzisionssteuerung enthält zudem integrierte Systeme zum Schutz von Motor und Antrieb vor Schäden durch falsche Handhabung. Design und einfache Verkabelung erleichtern die Installation und verringern den Zeitaufwand für Montage und Einstellung. Das System ist für Einzel-, Doppel- oder Dreifachmotorisierung sowie für zwei Fahrstände ausgelegt.



**Das Bedienfeld** Mit dem Fernsteuerungssystem von Suzuki gelingt präzises Fahren auf Knopfdruck.



- Start-Stopp-Schalter**  
Schaltet den Motor EIN und AUS.
  - Fahrstand-Auswahlschalter**  
Verlagert die Steuerung von einem auf den anderen Fahrstand.
  - „Throttle-Only“-Schalter**  
Arretiert den Antrieb im Leerlauf.
  - Motorsynchronisationsschalter**  
Synchronisiert die Motordrehzahlen bei Booten mit Doppel- oder Mehrfach-Motorisierung.
  - Schalter zum Auf- und Abwärtskippen**  
Kippsteuerung für jeden einzelnen Motor.
  - Steuerung für mittleren Motor**  
Der mittlere Motor wird mit der Backbord-Fernbedienung gesteuert (Automatik an). Wenn die Steuerung in Neutralstellung steht, arretiert der Schalter den mittleren Motor in Leerlaufposition und das Boot lässt sich mit den beiden äußeren Motoren manövrieren.
- A** Backbordmotor-Steuerung  
**B** Steuerbordmotor-Steuerung  
**C** Mittelmotor-Steuerung

**Das Modulare Instrumentensystem (SMIS)**

Zum Modularen Instrumentensystem von Suzuki (SMIS) gehört ein anschlussfreundliches und erweiterbares Kabelsystem, über das grafische und numerische Daten auf die Multi-Funktionsanzeigegeräte gesendet werden. Das System lässt sich leicht anschließen und einstellen und kann mit nahezu allen Booten und dem DF300A Außenbordmotor von Suzuki verwendet werden. Wenn die Instrumente an das \*NMEA2000-kompatible System angeschlossen werden, können Daten in Echtzeit von kompatiblen elektronischen Messfühler und der exklusiven SMIS-Motorschmittstelle zur Überwachung der Motorfunktionen angezeigt werden. (Motordisplay nur auf 4-Zoll-Anzeigegeräten)

**SMIS-MULTI-FUNKTIONS-ANZEIGEINSTRUMENT**

Das 4-Zoll-Multifunktions-Anzeigegerät verwendet zur Echtzeit-Überwachung von grafischen und numerischen digitalen Daten eine hochmoderne kontrastreiche Punktmatrixanzeige. Wird das Instrument an das SMIS-System angeschlossen, kann es außerdem zur Überwachung von Motorfunktionen, als Geschwindigkeitsmesser, Drehzahlmesser, als GPS\* und für viele weitere Funktionen verwendet werden. Das 2-Zoll-Anzeigegerät verfügt über fast alle Funktionen des 4-Zoll-Anzeigegeräts, außer die Motorüberwachungsfunktionen.

<p><b>4-Zoll-SMIS-Multifunktions-Anzeigegerät</b></p> <p>Viergeteilte analoge Anzeige als Drehzahlmesser, Spannungsmesser, Wasserdruclkanzeige und Geschwindigkeitsmesser bei Einfachmotorisierung</p>	<p><b>Anzeigebeispiele**</b></p> <p>Trimmanzeige bei Einfachmotorisierung Analoganzeige als Drehzahlmesser für Einfachmotorisierung Analoganzeige als Geschwindigkeitsmesser Diagnoseanzeige</p>	<p><b>2-Zoll-SMIS-Multifunktions-Anzeigegerät</b></p> <p>Kraftstoffmanagement</p>	<p><b>Anzeigebeispiele**</b></p> <p>als Spannungsmesser bei Einfachmotorisierung Kraftstoffmanagement Trimmanzeige bei Einfachmotorisierung</p>
--	--	---	---

\*\* Eine detaillierte Anleitung zur Bedienung des Displays finden Sie im Bedienungs- und Installationshandbuch.

**Extrem sauber und effizient**

Die fortschrittliche 4-Takt-Technologie von Suzuki sorgt für extrem sauberen und effizienten Betrieb, der die Standards der EU-Richtlinie für Sportboote (Richtlinie 2003/44/EC des Europäischen Parlaments und des Rates) erfüllt. Für diese Technologie haben wir außerdem Drei-Sterne-Bewertungen der kalifornischen Luftreinhaltungskommission CARB, (California Air Resources Board) erhalten.

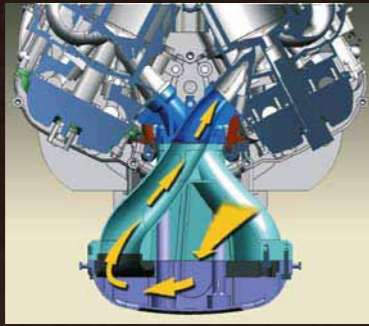
EURO 1 Emissions Standards  
(EU Directive 2003/44/EC) Label

CARB Three-Star Label



**Long-Track-Ansaugsystem**

Ein weiteres leistungssteigerndes Merkmal für mehr Power im DF300A sind lange Wege im Ansaugkrümmer. Mittels langer Ansaugrohre, die für einen sanften Luftstrom in den Verbrennungsraum speziell beschichtet wurden, liefert das System dem DF300A noch mehr Power.



**Geschmiedete Kolben für hohe Belastungen**

Der Kolbenboden der in den großen V6-Motoren verwendeten Kolben wurde zur Verbesserung der Hitzebeständigkeit mit einer Alumitbeschichtung versehen. Eine Harzbeschichtung auf dem Kolbenhemd erhöht die Verschleißfestigkeit und vermindert die Reibung.



**Kraftstofffilter mit Wassersensor**

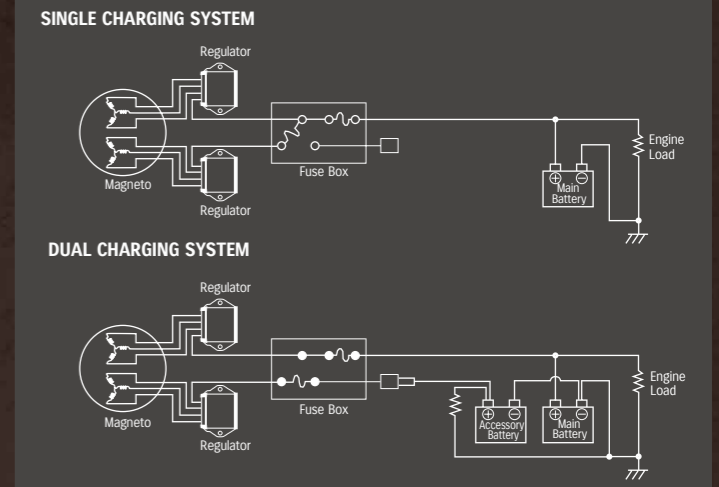
Wasser im Kraftstoff kann Ursache für schlechte Verbrennung, verminderte Leistung und Korrosion sein. Um den Motor vor Wasser im Kraftstoff zu schützen, ist der DF300A als erster Suzuki-Außenbordmotor mit einem Kraftstofffilter mit Wassersensor ausgestattet. Dieser Sensor warnt den Bootsführer sowohl optisch als auch akustisch, wenn Wasser in den Kraftstoff gelangt ist.



**Komfortables Zweikreis-Ladesystem**

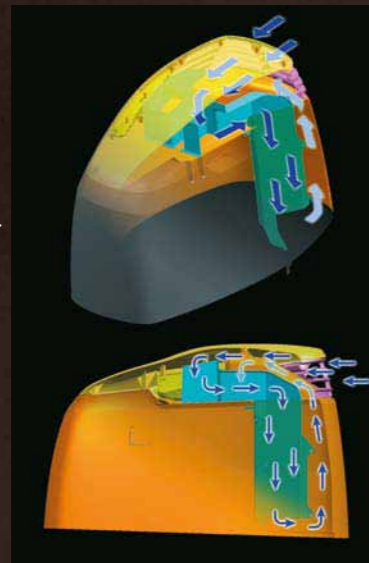
Der DF300A beinhaltet ein Zweikreis-Ladesystem, das auf eine Konfiguration mit 2 Batterien abgestimmt\* werden kann, wie sie häufig in großen Booten verwendet wird. Wird das System in dieser Konfiguration eingesetzt, werden beide Batterien – die Hauptbatterie und jene für die Bordelektronik – gleichzeitig durch unabhängige Stromkreise geladen. Somit kann die Batterie für die Bordelektronik nahezu aufgebraucht werden und die Hauptbatterie zum Starten des Motors bleibt voll geladen.

\* Die Nutzung dieses Systems erfordert den Einsatz eines zusätzlichen Kabelstrangs.



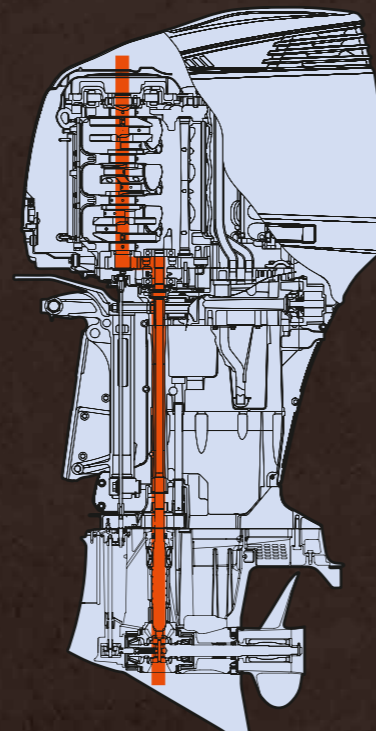
**Großer Lufteinlass mit Wasserabscheider**

Um Höchstleistungen zu erzielen, wurde der DF300A mit einem großen Lufteinlass ausgestattet, wodurch maximale Luftzufuhr für den Motor gewährleistet wird. Dieser erhöhte Luftstrom sorgt im unteren bis mittleren Drehzahlbereich für mehr Drehmoment und liefert dadurch ein breites Leistungsspektrum, das für einen Außenbordmotor unerlässlich ist. Darüber hinaus ist das System mit einem Wasserabscheider ausgestattet, der die elektronische Drosselklappe wasserfrei hält, sowie mit einem Heizeschild, wodurch die Einlassluft nicht durch den Motor erhitzt wird.



**Die versetzte Antriebswelle**

Die Außenbordmotoren von Suzuki gehören zu den kompaktesten in ihrer jeweiligen Klasse. Dies ist auch auf den bewährten Einsatz der zur Kurbelwelle versetzt angeordneten Antriebswelle zurückzuführen. Dabei wird die Kurbelwelle mithilfe eines Untersetzungsgetriebes vor die Antriebswelle positioniert. Zusätzlich zu einer verbesserten Leistung und dem schlankeren Profil des Außenbordmotors wird dadurch der Schwerpunkt des Motors nach vorne verlagert. Dies verbessert die Gewichtsverteilung, die Balance und die Richtungsstabilität und reduziert zudem Vibrationen.



**Wassergekühlter Spannungsregler**

Das elektrische System des Außenbordmotors beinhaltet einen wassergekühlten Spannungsregler, der die entstandene Hitze im Regler ableitet und somit die Lebensdauer des Motors erhöht.

**Sicherungskasten**

Die Sicherungen zum Schutz der Elektrik sind alle in einem Sicherungskasten zusammengefasst, der leicht zugänglich an der vorderen Backbordseite des Außenborders angebracht und von außen kaum sichtbar ist.

**Zuverlässiges direktes Zündsystem**

Eine moderne Zündanlage mit in den Zündkerzensteckern integrierten Zündspulen sorgt dafür, dass der große V6-Motor Zündfunken zum Starten erhält. Das System wird von dem leistungsstarken 32-Bit-Computer gesteuert und sorgt für den optimalen Zündzeitpunkt in jedem Zylinder. Die Anlage kommt nicht nur mit weniger Einzelteilen und einer vereinfachten Verkabelung aus, sondern sie verringert auch die elektronischen Motorgeräusche, die UKW-Radios, Fisch-Finder und andere Marineelektronik stören können.



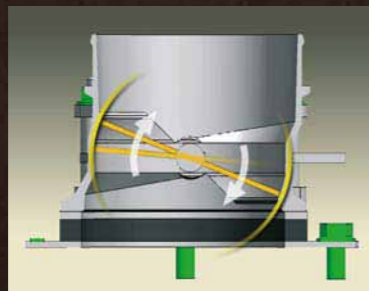
**Suzuki Troll Mode (Zusatzausrüstung)**

Mit dem Suzuki Troll Mode kann das Boot bei niedrigen Drehzahlen besser gesteuert werden, da das System bei Langsamfahrt die Drehzahlen konstant hält. Bei Aktivierung des Systems werden die Drehzahlen mit einem eigenen Schalter gesteuert, der diese in kleinen 50er Schritten von der Leerlaufdrehzahl bis zu 1.200 U/min regelt. Das System umfasst einen Bedienschalter, der fast überall auf der Instrumentenkonsole angebracht werden kann, und einen Drehzahlmesser. Es ist sowohl mit den digitalen SMIS-Instrumenten von Suzuki als auch mit den neuen Analoganzeigen mit Doppelskalierung kompatibel.



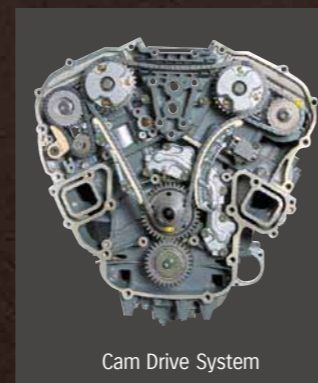
**Drosselklappe mit runder Bohrung**

Die runde 81-mm-Bohrung im Drosselklappengehäuse „beruhigt“ den turbulenten Luftstrom in den Motor, der bei Öffnung der Drosselklappe entsteht. Ein ruhigerer Luftstrom bei der Beschleunigung bewirkt eine bessere Motorsteuerung und stabileren Lauf bei niedrigen Drehzahlen.



**Zweistufiges Nockenwellenantriebssystem**

Das zweistufige Nockenwellenantriebssystem im DF300A besteht aus Zahnradern und einer Kette. In der ersten Stufe wird die Kraft über Zahnradern von der Kurbelwelle auf die Antriebswelle übertragen, von wo sie dann in der zweiten Stufe mithilfe einer Kette auf die Nockenwelle übertragen wird. Dieses System kommt mit kleineren Nockenwellenrädern aus, die wiederum einen kleineren Ventilwinkel zulassen und dadurch zum schlankeren Profil des Zylinderkopfs beitragen. Eine automatische, hydraulische, in das Steuerketten-system integrierte Spannschiene sorgt für eine stets straffe Steuerkette und damit für jahrelangen wartungsfreien Betrieb.



**Doppelte Spülanschlüsse zur leichten Wartung**

Salz- und Sandablagerungen im Kühlsystem des Motors können zu Motorschäden führen. Um solche Ablagerungen zu verhindern, ist der DF300A mit zwei Frischwasser-Spülanschlüssen zum komfortablen und einfachen Spülen des Kühlsystems ausgestattet. Ein Anschluss befindet sich am hinteren, der zweite am vorderen Panel. Beide Anschlüsse sind leicht zugänglich und das Kühlsystem kann sowohl im Wasser als auch an Land gespült werden.



**Kraftstoffkühler**

Je kühler der Kraftstoff ist, desto dichter ist er, und je dichter, desto bessere Leistung wird erzielt. Um den Kraftstoff zu kühlen bevor er in den Verbrennungsraum gelangt, haben wir einen Kraftstoffkühler in das Kraftstoffleitungssystem des DF300A eingebaut. Durch eine optimale Kraftstoffversorgung werden Verbrennung und Performance des Motors weiter verbessert.

**Der Suzuki-Korrosionsschutz**

Die Außenseite des DF300A ist mit Anti-Korrosionslack von Suzuki beschichtet, der speziell entwickelt wurde, um die Lebensdauer des Motors zu erhöhen und besonders jene Teile der Aluminiumoberfläche zu schützen, die ständig dem Salzwasser ausgesetzt sind. Dieser moderne Schutzlack bietet maximale Haftung auf der Aluminiumoberfläche des Außenbordmotors und trägt damit effektiv zum Schutz vor Korrosion bei.

