



## LANGTEST Suzuki DF300

# Teknikken fungerer

Leanburn-teknikk skal gi 300 drivstoff-økonomiske hester. Vi har kjørt 120 timer med Suzukis nye toppmodell.

Tekst og foto: Terje Bjørnsen

**S**uzuki DF300 er en V6 med smal sylindervinkel (55 grader) og et sylindervolum på 4026 cm<sup>3</sup>. Til 2012-sesongen kom en oppgradert versjon av motoren med

”Suzuki Lean Burn Control”. Mager luft/bensinblanding skal sørge for et lavere drivstofforbruk, spesielt i marsjfartregisteret.

I tillegg holder Suzuki DF300 en bra teknisk standard, med blant annet doble overliggende kamakslar, fire ventiler per sylinder, variable ventiltider og flerpunkts bensininnspøyting.

### Solid trykk

Vi kjørte motoren på en Ibiza 25 Touring i 2012-sesongen. En båttype som passer bra med en kraftig utenbordsmotor og drar fordel

av lettere vekt, samt lavere pris og kostnadsbilde i forhold til en med diesel hekkaggregat. I produktutvalget til importør Erling Sande, passer motoren fint også på større skjærgårdsjeep, walkaround- og RIB-modeller fra Capelli.

I løpet av 2012-sesongen la vi inn 120 motortimer på Suzuki DF300, i et bredt spekter av bruksområder. Som forventet fungerte motoren uten et feilslag av noen art. Det er noe vi har blitt bortskjemt med i alle våre langtester av motorer de siste ti årene. Driftssikkerheten har pro-

ducentene tydeligvis god kontroll på.

Ibiza 25 Touring har et fint V-bunnskrog med fine farts- og sjøegenskaper. Vekt med motor er oppgitt til ca. 1650 kilo og når båten innbyr til å ha med deg mange om bord, setter du pris på kraften som DF300 gir. Det gjelder spesielt under akselerasjon, der du selv med moderat gassbruk raskt er oppe i planingsfart. Motoren stresser aldri, det gir en fin komfortfølelse både for passasjerer og skipper.

### Mye rolig kjøring

En annen fordel ved motorstyrken er et solid fartspotensial. Under ideelle forhold ser du 50-tallet på GPSen og selv på en varm augustdag i Oslofjorden etter tre måneder i vannet, klarte båten 49 knop.

I denne typen båter spiller toppfarten en marginal rolle. I stedet betyr forbruk, gange og støynivå i marsjfart og ved rolig kjøring langt mer. Når vi ser på detaljene i loggboken for 2012-sesongen, går det fram at mesteparten av kjøringen er rolige turer med en og annen fartsøkning for å komme seg til og fra. Rundt 1/3 av brukstiden er lengre etapper der farten varierer mellom ca. 20 og 35 knop. Vi tipper en del daycruisereiere kjenner seg igjen i dette bruksmønsteret.

Den samme loggboken viser at forbruket på Suzuki DF300 har ligget mellom 1,2-1,4 liter per nautisk mil og variert fra 8 til 22 liter i timen. Når du ser det opp mot de detaljerte testdataene vi har tatt på båt- og motor, blir det fort klart at bruken i hovedsak ligger i den rolige enden av skalaen. Ved langsom kjøring fungerer

turtallsområdet fra ca. 1400-1800 o/min fint, med moderat forbruk og lavt støynivå.

### Det er marsjfart som teller

Båten planer ut fra ca. 20 knop, men aller best fungerer båt- og motorkombinasjon mellom 23-30 knop. Støynivået ligger på svært behagelige 77-80 dBA og leanburnteknikken holder det den lover: Rett i overkant av 1 liter per nautisk mil er vi svært fornøyd med.

Når du øker farten stiger nødvendigvis forbruk og støynivå, men ikke ut over det du forventer. Selv når du passerer 40 knop holder forbruket seg på 1,4-1,5 liter per nautisk mil.

Motorlyd og støynivå på Suzuki DF300 er tilbakeholdent i langsom fart og marsjfartområdet, men når du trykker til og turtelleren legger seg over 4400 o/min, endrer det karakter. Da får du et sportslig V6-snerr som gir utslag på støymåleren, men som ikke kjennes spesielt sjenerende om bord. Noen ganger er motorlyd ren vellyd, og i en sportslig båt kjennes lydkulissen riktig ut.

Det er først helt i toppfartsområdet at både støynivå og forbruk går litt av hengslene, med over 90 dBA og forbruk på nesten to liter per nautisk mil.

### Vi Menn Båt mener

Suzuki DF300 har overbevist i vår 120 timers langtest. Spesielt fornøyd er vi med at motoren har et moderat drivstofforbruk i marsjfartområdet, kombinert med solid akselerasjon og høyt fartspotensial.

**+** Drivstofforbruk, lavt støynivå i marsjfart, mye kraft i akselerasjonsfasen

**+** Noe støy på høyt turtall

### Testdata Suzuki DF300 på Ibiza 25 Touring

| Turtall, o/m | Fart, knop | Støy, dBA | Forbruk, l/t | Forbruk, l/nm |
|--------------|------------|-----------|--------------|---------------|
| 650          | 3,0        | 58,9      | 1,9          | 0,63          |
| 1000         | 4,5        | 60,3      | 3,7          | 0,82          |
| 1400         | 5,7        | 62,6      | 6,6          | 1,17          |
| 1800         | 7,0        | 69,5      | 8,5          | 1,22          |
| 2200         | 8,3        | 72,2      | 12,6         | 1,52          |
| 2600         | 13,2       | 74,1      | 18,0         | 1,36          |
| 3000         | 19,6       | 75,6      | 21,6         | 1,10          |
| 3200         | 22,8       | 77,3      | 24,0         | 1,05          |
| 3400         | 25,0       | 77,7      | 25,6         | 1,03          |
| 3600         | 26,5       | 79,3      | 28,6         | 1,08          |
| 3800         | 29,0       | 80,2      | 32,3         | 1,12          |
| 4000         | 30,8       | 81,9      | 36,8         | 1,20          |
| 4400         | 35,9       | 86,1      | 44,3         | 1,23          |
| 4800         | 39,3       | 88,8      | 56,4         | 1,44          |
| 5200         | 44,0       | 89,7      | 66,0         | 1,50          |
| 5600         | 47,6       | 90,6      | 93,8         | 1,97          |
| 5750         | 48,7       | 91,9      | 94,8         | 1,95          |