

SUZUKI DF300B: A REVOLUTION IN INNOVATION



PUISSANCE ET PASSION

LE NOUVEAU DF300B

Nous sommes fiers de vous présenter notre NOUVEAU DF300B – un moteur hors-bord offrant un parfait équilibre entre puissance et poussée tout en affichant un exceptionnel rendement énergétique et une fiabilité à toute épreuve, le tout dans une configuration compacte, légère et élégante.

Conçu pour répondre aux exigences des propriétaires de bateaux de grandes dimensions, ce nouveau hors-bord se place en leader sur le marché et peut fonctionner au carburant sans-plomb 91 RON. C'est le premier moteur de 300 ch au monde équipé en double hélice, et développé par les ingénieurs Suzuki.

Combinant haute technologie et innovation, le DF300B se veut robuste, facile d'utilisation et polyvalent ; il est ainsi parfaitement adapté aux embarcations imposantes et pour tout type d'utilisation.

Pour les loisirs ou à des fins professionnelles, et quel que soit l'environnement, ce dernier né de la gamme Suzuki est idéal.





波

Geki : Fendre les flots

Une force visant à allier la puissance de la nature et celle de l'océan

Symbolisant l'identité et l'héritage de Suzuki

Un symbole de notre passion et de notre engagement unique

Pour l'innovation marine

KATSUHIRO FUKUDA

Ingénieur en Chef

Nous sommes si heureux d'apprendre que nous avons reçu autant de récompense pour notre Système de Double Hélice après les lancements des DF325A et DF350A. Cette fois nous utilisons cette technologie sur un 300 chevaux pour répondre aux attentes des clients qui ne pouvaient expérimenter le Système Double Hélice à cause des limites réglementaires de leurs bateaux. La combinaison de ce système et de notre technologie de rapport de réduction à deux étages donne des valeurs de couple phénoménales qui sont idéales pour les embarcations lourdes.

Le DF300B est équipé de toutes nos dernières technologies et nous sommes certains que parmi celles-ci le Système Double Hélice représentera le must en termes de navigation.

De plus, les accélérations sont très franches et très fluides. Le DF300B est capable de tracer la ligne exacte que le barreur a imaginée. Comme s'il était sur des rails. Les décélérations sont tout aussi impressionnantes grâce à l'addition des 6 pales fonctionnant en même temps. Encore une innovation Suzuki.

Les hors-bord Suzuki sont en permanence développés en fonction des besoins de nos clients.

Découvrez le dernier modèle haut de gamme de Suzuki, celui qui mérite d'être baptisé «ULTIMATE OUTBOARD MOTOR».

DÉVELOPPEMENT DE LA PREMIÈRE HÉLICE CONTRE-ROTATIVE DE SUZUKI

Les ingénieurs de Suzuki savent que la forme de l'embase et la conception des hélices ont un impact majeur sur les performances. L'innovant système d'hélices contre-rotatives offre davantage de poussée sous l'eau et contribue également à disposer d'un carter d'embase plus petit et beaucoup plus hydrodynamique. Il répartit le couple moteur uniformément sur les deux hélices, le couple par hélice est ainsi limité si bien que le diamètre des engrenages peut être réduit.

DESIGN DE L'EMBASE

À haute vitesse, la cavitation peut causer des pertes importantes en vitesse et adhérence. Le nouveau DF300B résout ce problème grâce à une conception de carter d'engrenage très avancée. La dynamique des fluides numérique (CFD) et d'innombrables essais ont abouti à une conception révolutionnaire qui non seulement minimise la résistance, mais fournit également un écoulement d'eau très efficace aux hélices.





DESIGN DES PALES D'HÉLICE

Une nouvelle configuration à deux hélices à trois pales a été développée pour offrir une exceptionnelle accélération et de hautes performances. Lors des essais, cette configuration a enregistré des records de vitesse même sous forte charge et à haute vitesse de rotation.

La géométrie des pales d'hélice a également été optimisée pour cette nouvelle configuration, offrant une motricité et une accélération remarquables sur toute la plage de régimes.

L'un des avantages les plus notables réside dans l'étonnante stabilité directionnelle et transversale obtenue par la rotation de chaque hélice dans un sens différent.

POUSSÉE INVERSE ÉLEVÉE

Avec six pales en rotation, l'hélice à rotation opposée produit une forte inversion de poussée. Les matériaux des nouveaux engrenages du DF300B sont ultra-robustes pour résister à des charges élevées et disposent d'un traitement thermique spécial pour une résistance et une fiabilité supplémentaires.



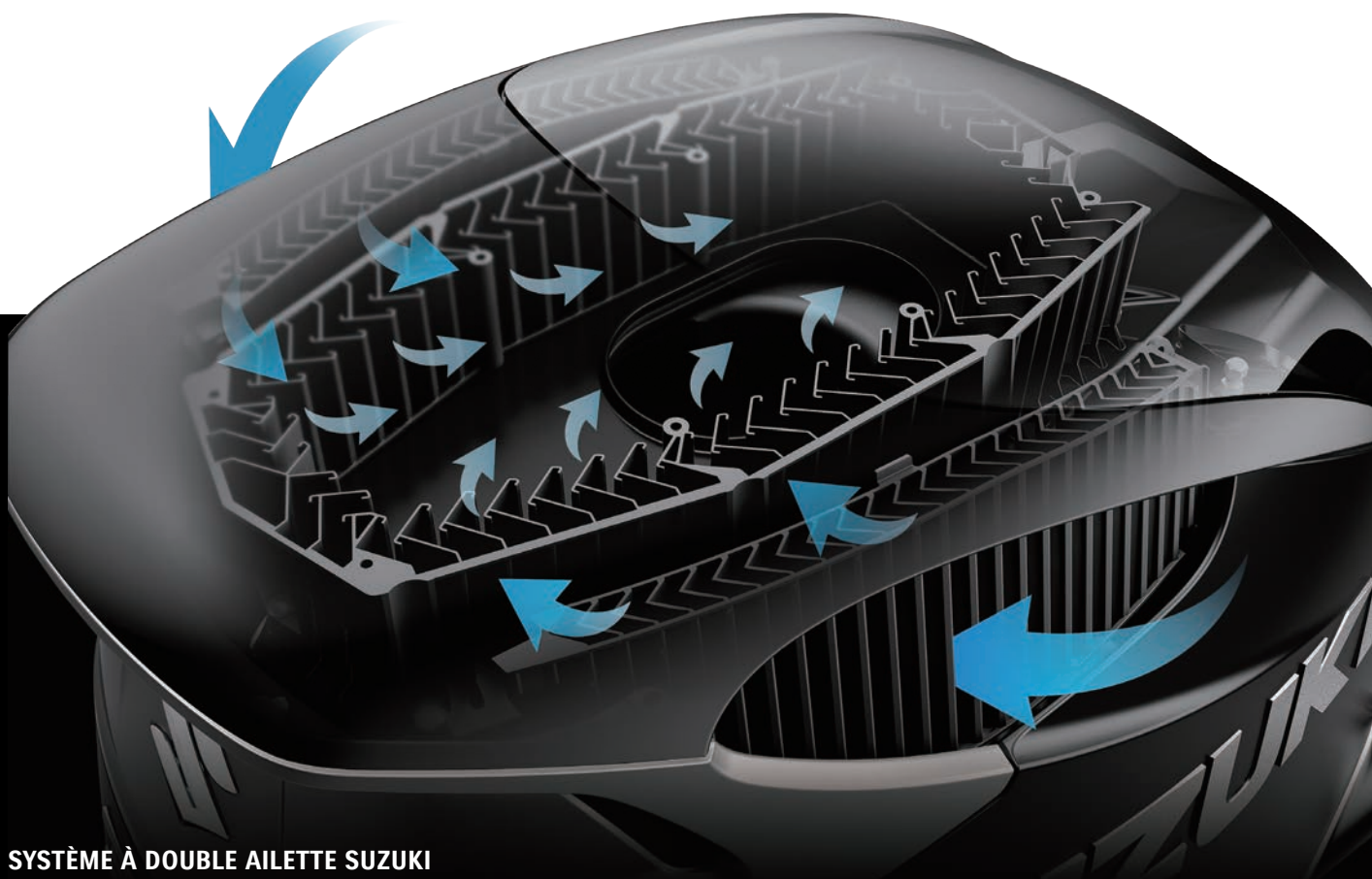
LE TAUX DE COMPRESSION

Le hors-bord Ultime Suzuki vise toujours à être plus léger et plus puissant. Le nouveau DF300B utilise notre bloc de 4,4 litres offrant un couple remarquable et faisant de lui le V6 à la plus grosse cylindrée du marché. De plus, avec un taux de compression de 10.5: 1, le DF300B offre une économie de carburant et une fiabilité impressionnantes.

SYSTÈME D'ADMISSION DIRECTE ET SYSTÈME À DOUBLE AILETTE POUR DE L'AIR FROID ET SEC

L'acheminement d'air frais et sec directement dans le moteur est assuré par la combinaison exclusive du système d'admission directe et du système à double ailette. Cette approche révolutionnaire garantit un flux d'air direct tout en éliminant la pénétration d'eau, même dans les conditions les plus difficiles.

Le système à double ailette intègre une double rangée de lames. La rangée extérieure de lames élimine les projections du bateau et les ailettes intérieures capturent et évacuent le brouillard d'eau restant. En conséquence, l'air d'admission est exempt d'humidité et sa température est maintenue proche de la température ambiante.



SYSTÈME À DOUBLE AILETTE SUZUKI

DEUX INJECTEURS AU SERVICE DU REFROIDISSEMENT ET DE LA PUISSANCE

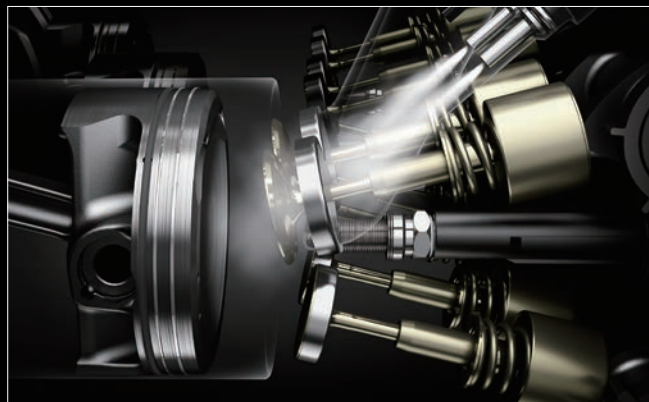
L'injection de carburant a deux rôles : elle atomise le carburant et refroidit le cylindre. Pour obtenir la puissance et le refroidissement nécessaires, la juste quantité de carburant doit être injectée au bon moment et selon un angle précis. Le nouveau système à double injecteur utilise deux injecteurs de plus petit gabarit, gages d'une exceptionnelle précision, d'une meilleure atomisation et d'un rendement énergétique accru.



DOUBLE INJECTEURS

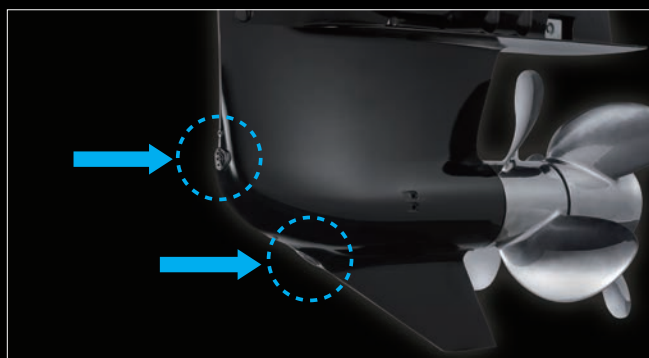
LE SOUCI DU DÉTAIL – DES PISTONS TECHNOLOGIQUEMENT ÉVOLUÉS

Avec un taux de compression élevé (10,5/1), les pistons nécessitent une technologie plus évoluée que jamais. Non seulement la surface doit supporter des forces supérieures, mais la bielle et les pièces connexes doivent également être renforcées. Pour aider le piston à faire face à la pression latérale accrue, Suzuki a délaissé le traitement de surface standard pour adopter le grenailage. Le grenailage crée de petites dépressions à la surface répartissant uniformément la pression créée lors de la combustion. Il s'agit d'un processus de fabrication plus onéreux et bien plus complexe, mais capable de créer le nec plus ultra des pistons.



DOUBLE ENTRÉE D'EAU

La double entrée d'eau est une technologie développée pour refroidir le moteur avec une perte de friction minimale, combinant une petite pompe à eau et une pression d'eau dynamique. Les hors-bord classiques ont des entrées d'eau du côté de la jambe de force de l'embase. À très grande vitesse, la pression de l'eau à la surface de la jambe de force est réduite, ce qui rend difficile le maintien d'une aspiration d'eau stable. Le DF300B a ses entrées d'eau sur la pointe de l'embase, ce qui aide à l'aspiration d'eau même avec la pression dynamique du mouvement de l'embase dans l'eau.



SUZUKI COMBINE FORTE PUISSANCE ET EFFICACITÉ MAXIMALE

Les ingénieurs de Suzuki se sont fixés comme objectif de concevoir un hors-bord compact et léger offrant une puissance élevée tout en affichant un rendement maximum qui ne peut être obtenu qu'avec un turbo ou un compresseur.

En outre, ils ont souhaité conférer au DF300B la possibilité de fonctionner au carburant sans-plomb 91 RON, laquelle combinée à la légendaire fiabilité des hors-bord Suzuki, lui permet de s'adapter parfaitement à un vaste panel d'embarcations de grand gabarit.

La configuration classique à simple hélice ne crée pas seulement une poussée vers l'avant mais génère également une quantité d'énergie de rotation significative. Les ingénieurs de Suzuki ont converti cette énergie gaspillée en énergie productive grâce à une technologie à double hélice révolutionnaire.

Ils ont résolu le problème de la perturbation du débit de l'eau, provoquée par l'embase plus grande, généralement requise par les moteurs de grande puissance.

Des années de recherche et d'innovation ont été consacrées au développement de technologies qui améliorent considérablement la manière dont un hors-bord convertit la puissance du moteur en poussée sous-marine.

Le résultat est une révolution dans l'innovation. Nous l'appelons «GEKI».

91 RON



UNE FORCE QUI COMBINE LA NATURE ET LA MER



**LE NOUVEAU DF300B REPRÉSENTE UNE AVANCÉE
SIGNIFICATIVE DE TECHNOLOGIE ET DE PUISSANCE,
VOUS DONNANT LE MOTEUR HORS-BORD ULTIME.**

NOS TECHNOLOGIES LES PLUS RECONNUES DANS LE DF300B



LE SYSTÈME LEAN BURN SUZUKI

Introduit pour la première fois sur les DF90A/80A et 70A, notre innovant système Lean Burn fut récompensé. Le système prédit les besoins en carburant en fonction des conditions de navigation, permettant ainsi au moteur de fonctionner avec un mélange air-essence plus efficace. Il offre ses avantages sur une large plage de fonctionnement, apportant des améliorations significatives en termes d'économie de carburant, des faibles vitesses au régime de croisière. Combiné au système de commandes électroniques Suzuki Precision Control, l'opérateur peut augmenter et diminuer avec précision et en douceur le régime moteur pour une consommation de carburant nettement améliorée.

LEAN BURN 



FONCTIONNEMENT SILENCIEUX

Les moteurs hors-bord Suzuki sont réputés depuis longtemps pour leur fonctionnement silencieux. En fait, ils fonctionnent si doucement que certains utilisateurs pensent que le moteur est éteint. Pour assurer ce même niveau de fonctionnement, le DF300B est équipé d'un résonateur sur le collecteur d'admission. Souvent négligé en tant que source de bruit, l'air aspiré à grande vitesse dans ce collecteur peut générer un bruit important. L'ajout du résonateur réduisant nettement ce dernier. La qualité du son sur l'ensemble de la plage de vitesses a été prise en compte et tant le pilote que les passagers seront impressionnés par le faible niveau sonore du moteur, en particulier au ralenti ou à la traîne.



RAPPORT DE REDUCTION ÉLEVÉ

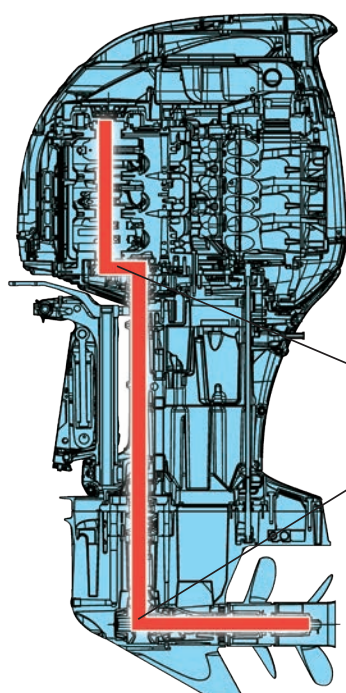
(Grande capacité de Propulsion)



TÊTE MOTRICE DÉCALÉE / OFFSET

Les hors-bord Suzuki font partie des moteurs les plus compacts du marché.

Cela est dû en partie à notre système éprouvé de tête motrice décalée. Cette conception place le vilebrequin devant l'arbre de transmission grâce à l'utilisation d'un réducteur intermédiaire. En plus d'augmenter les performances en matière de puissance et d'accroître la compacité du moteur hors-bord, ce système déplace le centre de gravité du moteur vers l'avant, ce qui permet une meilleure répartition et un meilleur équilibre des masses, une meilleure stabilité directionnelle et moins de vibrations.



1^{er} étage de réduction
32:40=1.25

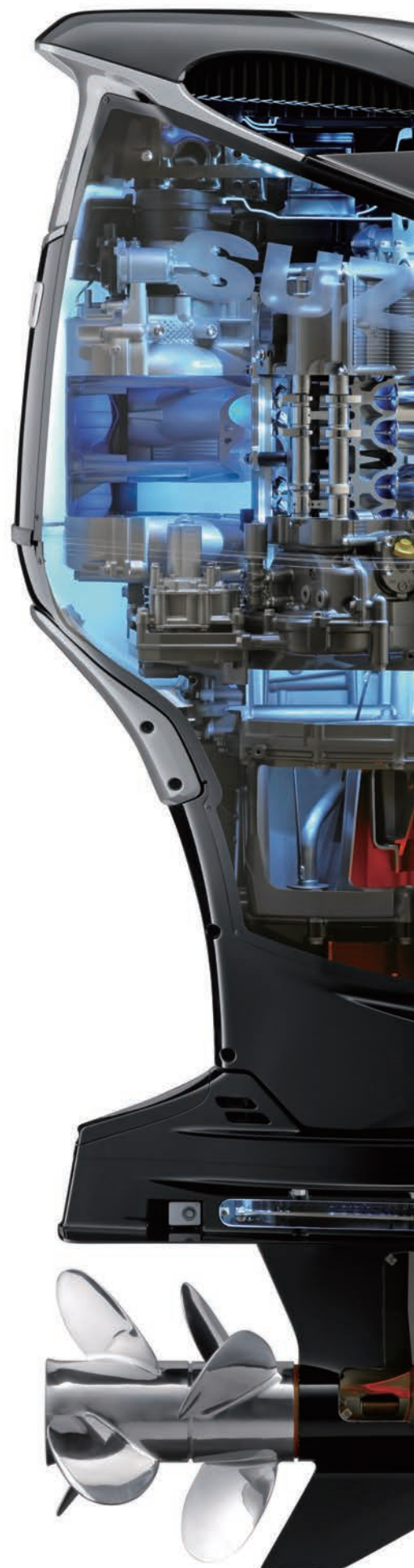
2^e étage de réduction
12:22=1.83

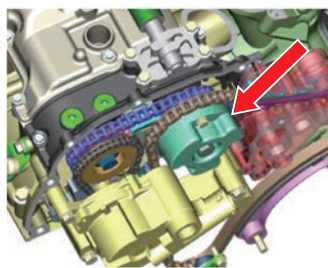
Rapport de démultiplication total
2.29:1



RÉDUCTION À DEUX ÉTAGES

Le DF300B incorpore également un système de réduction à deux étages, qui se traduit par un rapport de démultiplication élevé. Il fournit un couple important pour des accélérations plus franches et une meilleure vitesse de pointe.





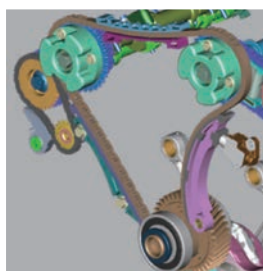
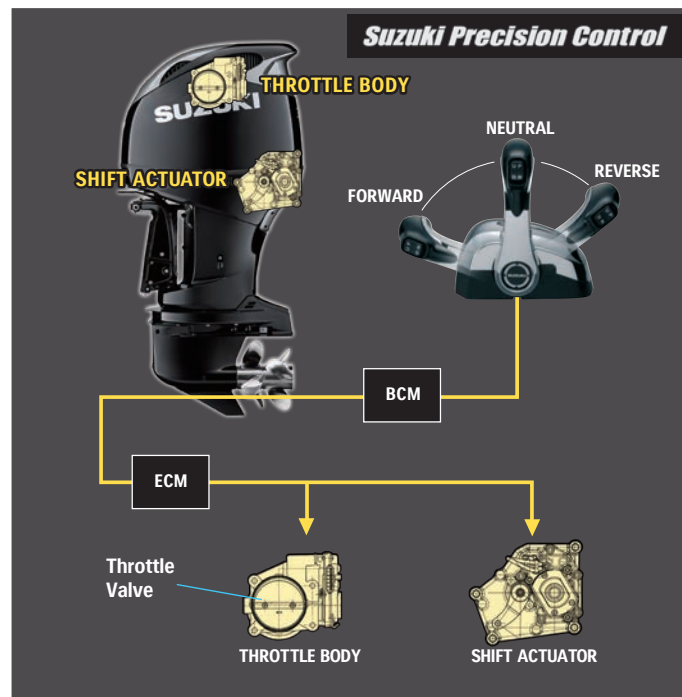
TECHNOLOGIE AVANCÉE QUI AMÉLIORE LES PERFORMANCES (DISTRIBUTION VARIABLE)

Les ingénieurs Suzuki ont conçu ce moteur V6 de 4,4 litres avec un profil de came agressif qui offre un rendement et des performances maximaux à des régimes élevés. En couplant ce profil de came avec notre calage variable des soupapes (VVT), le DF300B fournit le couple supplémentaire dont les moteurs hors-bord ont besoin pour accélérer dans les bas à moyens régimes. Le VVT y parvient en ajustant la synchronisation des soupapes d'admission, leur permettant de s'ouvrir avant que les soupapes d'échappement ne soient complètement fermées, créant ainsi un chevauchement momentané dans la synchronisation où les deux ensembles de soupapes sont ouverts. En utilisant le VVT, ce chevauchement peut être augmenté ou réduit en modifiant le calage d'admission avec l'arbre à cames, ce qui permet d'obtenir un calage optimal pour un fonctionnement dans les gammes moyenne et basse.



SUZUKI PRECISION CONTROL (Accélérateur et transmission électroniques)

Ce système à la pointe de la technologie est un système de contrôle informatique piloté électroniquement qui élimine le frottement et la résistance des câbles de contrôle mécaniques. Le fonctionnement est fluide et précis, avec des changements de vitesse nets et immédiats, ce qui est plus évident dans la plage des bas régimes et lors des manœuvres dans les ports. Le système est configurable pour des installations simples, doubles, triples ou quadruples et pour des stations doubles.



CHAÎNE DE DISTRIBUTION AUTO-RÉGLABLE

La chaîne de distribution fonctionne dans un bain d'huile, elle n'a donc jamais besoin de lubrification. Elle est équipée d'un tendeur hydraulique automatique, de sorte qu'elle reste correctement réglée à tout moment. Simple, efficace et sans entretien.



SYSTÈME TROLL MODE SUZUKI

Le système Troll Mode offre un contrôle plus précis du régime moteur à basse vitesse pour que votre bateau continue de naviguer à une vitesse constante pendant la pêche à la traîne par exemple. Lorsque le système est activé, les régimes sont contrôlés par un commutateur de commande indépendant qui ajuste le régime du moteur de 50 tr/mn sur une plage allant du ralenti à 1200 tr/mn. Le système comprend un commutateur de commande, qui peut être monté sur la console, et est compatible avec nos jauges numériques GMF et SMD ou les jauges analogiques.

DES TECHNOLOGIES RECONNUES SUR LE DF300B

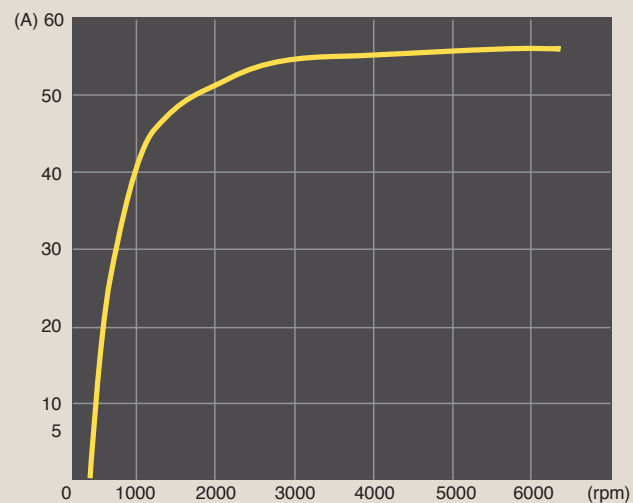
ALTERNATEURS A HAUT RENDEMENT

Les bateaux d'aujourd'hui sont équipés d'un large éventail de composants électroniques qui exigent un flux de puissance important pour leur fonctionnement. Dans cet esprit, nos ingénieurs ont équipé le DF300B d'un alternateur qui produit l'essentiel de sa capacité maximale de 54 A (12 V) avec un régime moteur de 1000 tr/mn, ce qui suffit pour la plupart des circonstances.

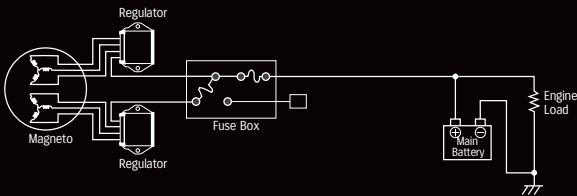
DÉTECTEUR DE CLIQUETIS

Le détecteur de cliquetis surveille la combustion afin de fournir à l'ECM les informations nécessaires à la gestion précise du calage du moteur pour des performances optimales. En plus de maximiser la puissance, le système contribue également à augmenter la durabilité du moteur.

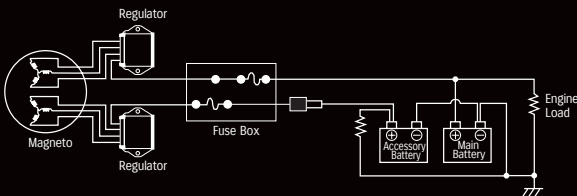
Alternator Output



SYSTEME DE CHARGE À SIMPLE CIRCUIT



SYSTEME DE CHARGE À DOUBLE CIRCUIT



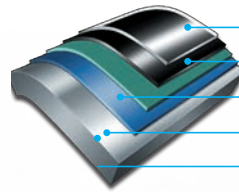
SYSTEME DE CHARGE À DOUBLE CIRCUIT

Le DF300B intègre un système de charge à double circuit qui peut être adapté aux configurations à double batterie souvent utilisées sur les grands bateaux. Lorsqu'il est utilisé dans cette configuration, le système est conçu pour charger les batteries principale et auxiliaire simultanément mais sur des circuits indépendants. Cela signifie que vous pouvez vider la batterie fournie pour alimenter vos appareils électroniques tout en conservant une batterie principale entièrement chargée pour le démarrage du moteur.

* L'utilisation de ce système nécessite l'achat d'un faisceau de câbles optionnel.

FINITION ANTI-CORROSION SUZUKI

Notre finition anticorrosion est spécialement conçue pour augmenter la durabilité du moteur et aider à protéger les parties extérieures en aluminium constamment exposées à l'eau douce et salée. Cette finition avancée offre une adhérence maximale sur la surface en aluminium du hors-bord, créant un traitement efficace contre la corrosion.



- Couche de finition claire en résine acrylique
- Résine acrylique noire métallisée (ou blanche)
- Sous-couche d'apprêt époxy
- Fini anti-corrosion Suzuki
- Alliage d'aluminium Suzuki



CARB Three-Star Label

DES MOTEURS PLUS PROPRES, PLUS PERFORMANTS

Nos moteurs quatre temps sont conformes aux normes d'émissions définies par la directive relative aux bateaux de plaisance (directive RCD II) 2013/53 / UE du Parlement européen et du Conseil, et ont été classés trois étoiles (très basses émissions) en Californie. Air Resources Board (CARB).



Directive 2013/53/EU



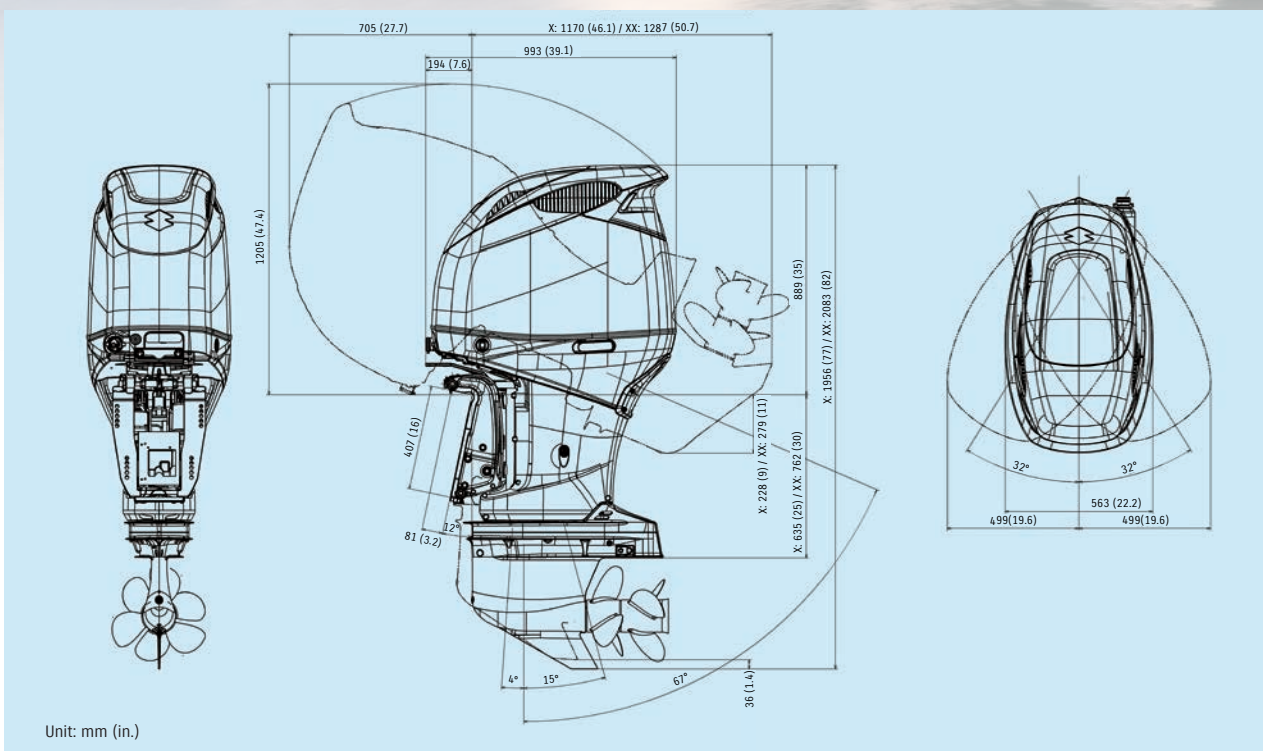
SPÉCIFICATIONS

MODÈLE	DF300B	
HAUTEUR RECOMMANDÉE DU TABLEAU (EN MM)	X : 635 (25)	XX : 762 (30)
DÉMARREUR	Électrique	
POIDS (EN KG)*1	X : 330	XX : 339
TYPE MOTEUR	V6 - 55° double arbre à cames en tête, 24 soupapes	
DISTRIBUTION	Calage de distribution variable (vvt)	
SYSTÈME D'ALIMENTATION ESSENCE	Injection électronique séquentielle multipoints	
NOMBRE DE CYLINDRES	6	
CYLINDRÉE (EN CM ³)	4,390 (267.9)	
ALÉSAGE X COURSE (EN MM)	98 (3.86) x 97 (3.82)	
PUISSANCE MAXIMALE (KW)	220.7 (300)	
DIRECTION	À distance	
PLAGE D'UTILISATION À PLEINE PUISSANCE (EN T/MIN)	5,300 - 6,300	
CAPACITÉ D'HUILE (EN L)	8.0	
SYSTÈME D'ALLUMAGE	Entièrement transistorisé	
ALTERNATEUR	12V 54A	
MONTAGE MOTEUR	Souple	
INCLINAISON ET RELEVAGE	Trim et relevage électriques	
RAPPORT DE RÉDUCTION	2.29:1	
RAPPORTS DE VITESSE	F-N-R (Drive-by-Wire)	
ÉCHAPPEMENT	À travers le moyeu de l'hélice	
CHOIX D'HÉLICE (POUCE)*2 Toutes les hélices sont de type 3-pales	avant : 3×15 1/2×12.0-31.5 arrière : 3×15 1/2×12.0-31.5	

*1 : Poids à sec : avec câble de batterie, sans hélice ni huile moteur.

*2 : Toutes les hélices sont du type à 3 pales. Veuillez contacter votre revendeur pour obtenir plus d'informations sur l'hélice.

DIMENSIONS



Way of Life! (Un style de vie !), c'est l'esprit même de la marque Suzuki.
Nous créons nos automobiles, nos motos et nos moteurs hors-bords avec la même envie de nourrir
la passion de nos clients, jour après jour.



SUZUKI : LEADER DE LA COURSE À L'INNOVATION

Les Innovation Awards (qui distinguent l'innovation technologique) décernés chaque année par la NMA (National Marine Manufacturers Association, association américaine des constructeurs marins), sont considérés comme les prix les plus prestigieux de l'industrie marine. Ils récompensent, parmi les nouveaux produits de l'année, le « produit à la pointe de la technologie, à la fois pratique et rentable, qui offre une véritable valeur ajoutée pour le client ».

Les moteurs hors-bord de Suzuki ont décroché un Innovation Award à neuf reprises entre 1987 (pour le DT200 Exanté) et 2017 (pour le DF350A). Huit de ces prix ont été attribués à des hors-bord 4 temps, un record dans cette catégorie de moteurs.

PRIX DÉCERNÉS

1987: DT200 Exanté / 1997: DF70 & DF60 / 1998: DF50 & DF40 / 2003: DF250 / 2006: DF300 / 2011: DF50A & DF40A / 2012: DF300AP / 2014: DF30A & DF25A / 2017: DF350A

Merci de lire attentivement le manuel d'utilisation. Et n'oubliez pas, navigation et consommation d'alcool ou autres drogues sont incompatibles. Le port d'un équipement individuel de flottaison est vivement recommandé. Quand vous utilisez votre moteur hors-bord, pensez sécurité et responsabilité. Suzuki vous encourage à utiliser votre bateau dans les meilleures conditions de sécurité, en respectant l'environnement marin. Les caractéristiques, l'aspect, l'équipement, les coloris, les matériaux et autres éléments des produits SUZUKI représentés sur ce catalogue pourront être modifiés à tout moment et sans préavis par le fabricant, et pourront varier en fonction des conditions et contraintes locales. Certains modèles ne sont pas disponibles dans tous les pays. Un modèle peut être retiré du catalogue sans préavis. Nous vous invitons à contacter votre revendeur pour toute question sur ces modifications. Les coloris disponibles peuvent différer des coloris représentés dans ce catalogue.



300 TAKATSUKA-CHO, MINAMI-KU, HAMMAMATSU CITY, JAPAN 432-8611
99999-C2081-002 DF300B Product Information Imprimé en France 1907

THE
ULTIMATE
OUTBOARD MOTOR



SUZUKI

Way of Life!