

Sales Information

TOHATSU
Outboards

Distribute to: Sales div. Service persons Parts div. Accounting div. **No.17-005GR**

New Model Information MFS20/15E *Fi*



Η Ελαφρύτερη 20Hp και 15Hp εξωλέμβια του κόσμου που έχει σχεδιαστεί με (Fuel Injection)

Η TOHATSU παρουσιάζει μια φορητή μηχανή με art σχεδιασμό. Αυτά τα νέα φορητά μοντέλα είναι παγκοσμίως τα ελαφρύτερα με ανάγκη μικρότερης μπαταρίας και ηλεκτρονική έγχυση καυσίμου - τετράχρονα σε αυτή την κατηγορία ίππων. Η TOHATSU έχει σχεδιάσει αυτά τα μοντέλα από το μηδέν και ενσωματώνει πληθώρα προηγμένων τεχνολογικών καινοτομιών. Οι καινοτομίες αυτές επιτρέπουν στην TOHATSU να έχει το ελαφρύτερο βάρος εξωλέμβιας, να προσφέρει ανώτερη απόδοση, χαμηλό θόρυβο & δόνηση και ευκολία στη χρήση τόσο για τους χρήστες αλλά και έμπορους. Επειδή είναι τα ελαφρύτερα φορητά μοντέλα στην γκάμα, παρέχουν την απόλυτη απόδοση έναντι του ανταγωνισμού. MFS20/15E είναι το καλύτερο ταίριασμα σε πακέτα για σκάφη ελαφριά όπως αλουμίνιου και πλαστικές βάρκες αλλά και φουσκωτά σκάφη.

Νέας γενιάς σύστημα ηλεκτρονικού ψεκασμού καυσίμου

Το Τμήμα Μηχανολογίας για τα MFS20/15E έχει αναπτύξει και εφαρμόσει ένα ηλεκτρονικό σύστημα έγχυσης καυσίμου χωρίς μπαταρία. Αντί να προσθέσει επιπλέον βάρος, ήταν σε θέση να αφαιρέσει τα περιττά βάρη σε σημεία όπου αυτά τα μοντέλα επιτυγχάνουν το ελαφρύτερο βάρος στην κατηγορία τους. Με τις καινοτομίες αυτές έχουν επίσης βελτιωμένες επιδόσεις, διατηρώντας παράλληλα την ανθεκτικότητα & αξιοπιστία. Τι είναι το EFI; Το EFI υπάρχει για ηλεκτρονικό ψεκασμό καυσίμου όπου το ECU ελέγχει την ροή αέρα και πυκνότητα, μεταξύ άλλων προϋποθέσεων, και πιο συγκεκριμένα τον ανεφοδιασμό καυσίμων πέρα από μια σειρά των θερμοκρασιών και μηχανικών μελών. Σημαντικά οφέλη που παρέχει περιλαμβάνουν;

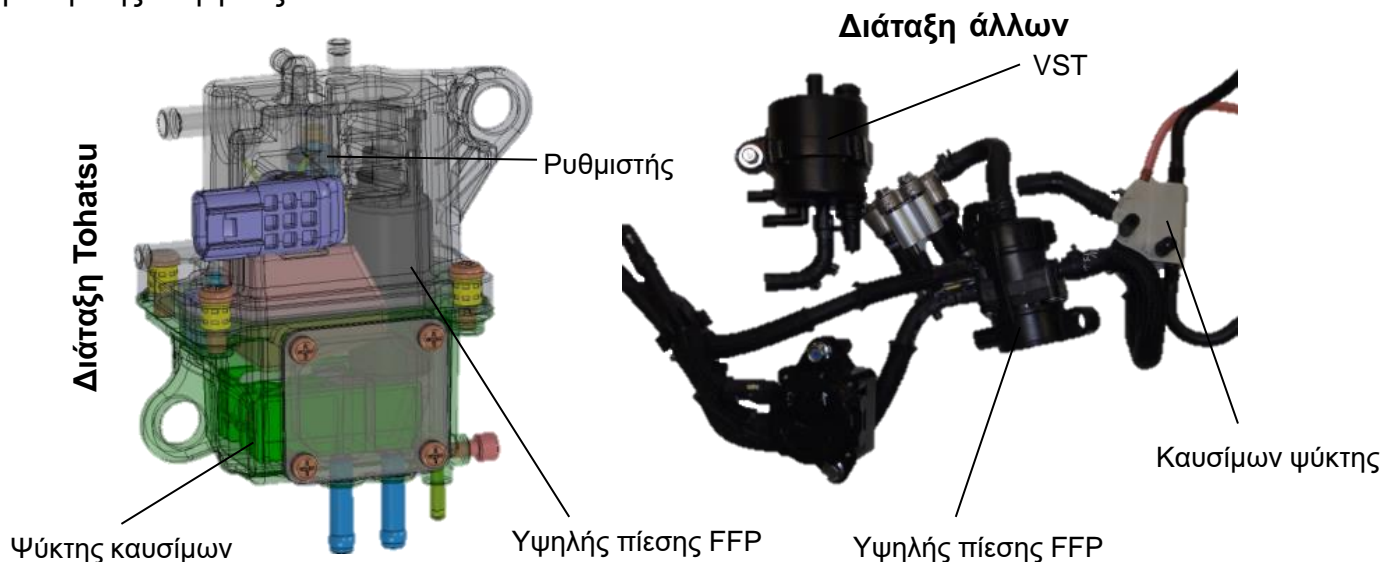
(1) Ομαλότερη και συνεπή ανταπόκριση του γκαζιού, (2) Ευκολότερη εκκίνηση εν ψυχρώ, (3) Πιο ακριβή ρύθμιση για ακραίες θερμοκρασίες και σε αλλαγές στην πίεση του αέρα, (4) Πιο σταθερό ρελαντί και χωρίς διακοπή λειτουργίας του κινητήρα, και (5) Καλύτερη αποδοτικότητα καυσίμου. Κανονικά, για ένα ηλεκτρονικό σύστημα EFI απαιτείται μπαταρία για να λειτουργήσει ο κινητήρας. Ωστόσο, η Tohatsu MFS20/15E τα κάνει όλα χωρίς την ανάγκη της ισχύος της μπαταρίας. Αυτό σημαίνει ότι το νέο MFS20/15E επίσης εξοικονομεί περίπου 15 κιλά σε βάρος των μπαταριών που μπορούν να μεταφέρουν άλλοι ανταγωνιστές.

Tohatsu προηγμένες τεχνολογικές καινοτομίες

Για μια πιο έξυπνη και πιο συναρπαστική εμπειρία στη θάλασσα. Είμαστε αφοσιωμένοι στην ανάπτυξη εξωλέμβιων κινητήρων που είναι απλοί και εύκολοι στη χρήση, με εξαιρετική ποιότητα.

➤ Σύστημα καυσίμου

VST (Σύστημα διαχωρισμού ψεκασμού) αυτό έχει σχεδιαστεί για να ενσωματώνει την αντλία υψηλής πίεσης παροχής καυσίμου και τον ψύκτη καυσίμου, μετατρέποντας το σε ένα σύστημα καυσίμου υψηλής ενσωμάτωσης. Αυτό συνεισφέρει στη μείωση βάρους και τη βελτίωση της τεχνικής υποστήριξης. Αυτή η διάταξη επίσης διαφοροποιείται από την BRAND S's η οποία είναι ανοργάνωτη. Ακόμη, έχει εσωτερικά φτιαγμένο ρυθμιστή ο οποίος επιτρέπει στην ηλεκτρονική ECU να ελέγχει βέλτιστα την λειτουργία της αντλίας η οποία ταιριάζει σε συγκεκριμένο εύρος στροφών. Αυτό επίσης συνεισφέρει στην εξοικονόμηση κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας.



➤ Φίλτρο καυσίμου

Νέο φίλτρο καυσίμου Tohatsu με μια ένδειξη αναγνώρισης του νερού, που οι χρήστες και έμποροι μπορούν εύκολα να παρατηρήσουν όταν το νερό είναι στο καύσιμο. Οι χρήστες στραγγίζουν το νερό από το κάτω μέρος του φίλτρου εύκολα χωρίς τη χρήση οποιονδήποτε εργαλείων. Το φίλτρο καυσίμου έχει λαστιχένιο σωλήνα αποστράγγισης χωρίς κλιπ, που διευκολύνει.

➤ Σώμα γκαζιού

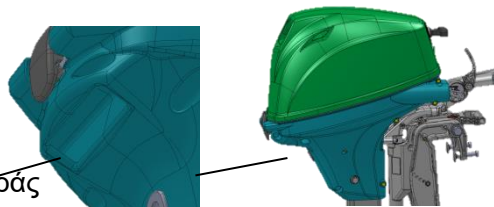
Η TOHATSU έχει ενσωματώσει όλους τους απαραίτητους αισθητήρες όπως TMAP (θερμοκρασία συλλέκτη απόλυτης πίεσης) αισθητήρα, βαλβίδα ISC (ελέγχου ταχύτητας), and TPS (Αισθητήρας θέσης πεταλούδας γκαζιού), που απαιτούνται για τον έλεγχο του συστήματος EFI, πάνω στο σώμα της μίζας. Ολόκληρη η μονάδα αυτή, είναι πολύ συμπαγής και συμβάλλει στην μείωση του βάρους και επιπλέον, προσφέρει εύκολη και καλύτερη συντήρηση.

➤ Ημι-Multi λειτουργία λαγουδέρας

Πρόσφατα σχεδιασμένη λαβή λαγουδέρας, με όλες τις απαιτούμενες μονάδες για ευελιξία, όπως ο διακόπτης Stop, παξιμάδι ρύθμισης λαβής και Power Tilt Διακόπτη. Αυτό θα παρέχει στους χρήστες μια ομαλότερη και ευκολότερη λειτουργία.

➤ Χωνευτό Χερούλι μεταφοράς

Δεν είναι μόνο ελαφρύτερο το νέο MFS20/15E, αλλά φέρει λαβή χωνευτή για εξαιρετικά εύκολη μεταφορά. Επίσης είναι κατασκευασμένο από ρητίνη που συμβάλλει επίσης στη μείωση του βάρους.



Υποδοχή μεταφοράς

Tohatsu Fuel Filter

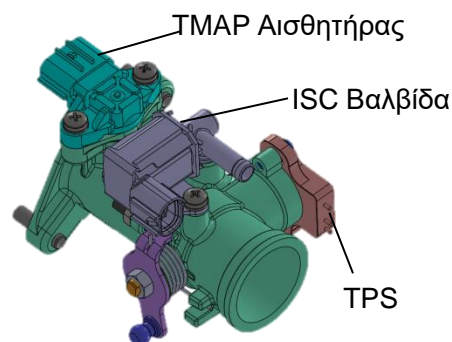


Καπάκι

BRAND S



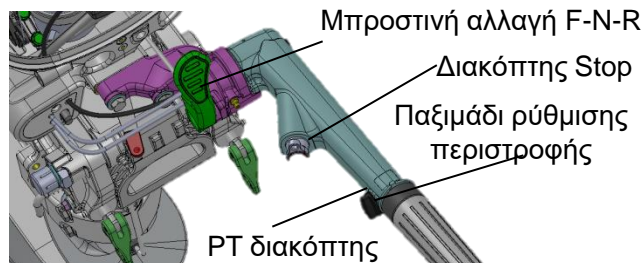
Clip



TMAP Αισθητήρας

ISC Βαλβίδα

TPS

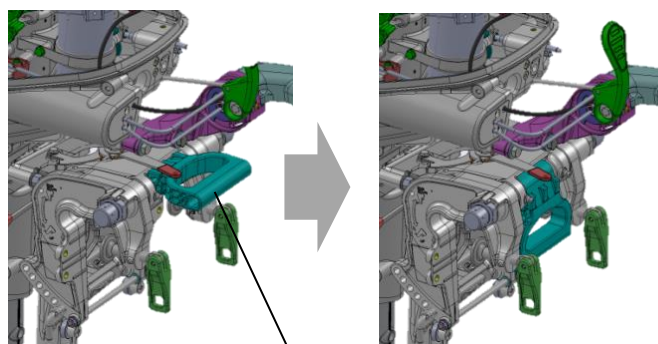


Μπροστινή αλλαγή F-N-R

Διακόπτης Stop

Παξιμάδι ρύθμισης περιστροφής

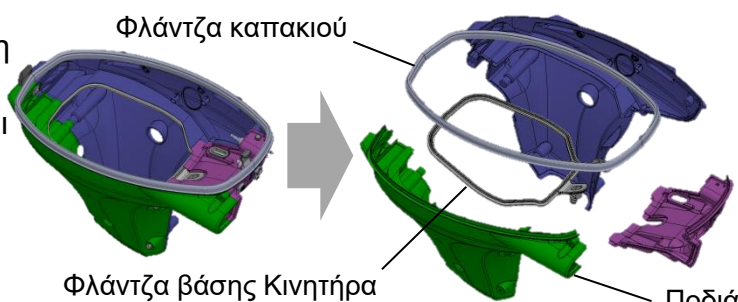
PT διακόπτης



Χωνευτή χειρολαβή

➤ Ενσωματωμένο κάτω κάλυμμα

Προκειμένου να μειωθεί το βάρος και η βελτίωση της χρησιμότητας, εγκρίθηκε ρητίνη για το κάτω κάλυμμα και επίσης ποδιά ενσωματωμένη, φλάντζα κινητήρα βάσης, και φλάντζα καπακιού, όλα όλα τρία κομμάτια. Η φλάντζα καπακιού τοποθετείται μόνο, που σημαίνει ότι δεν είναι συρραφή ή κολλημένη όπως άλλα μοντέλα, και αυτό θα διευκολύνει ασφαλώς την αντικατάστασή του.



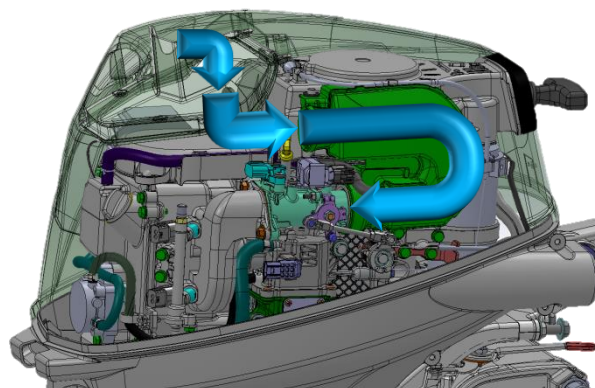
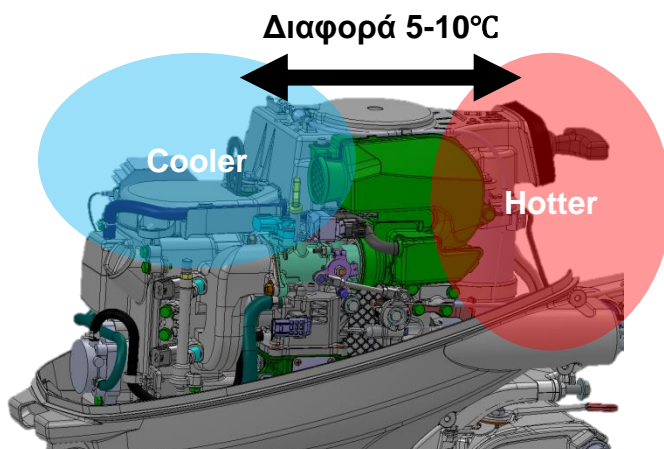
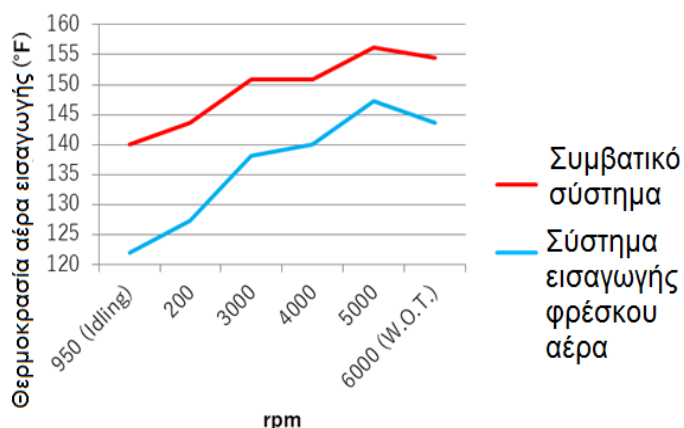
Φλάντζα καπακιού

Φλάντζα βάσης Κινητήρα

Ποδιά

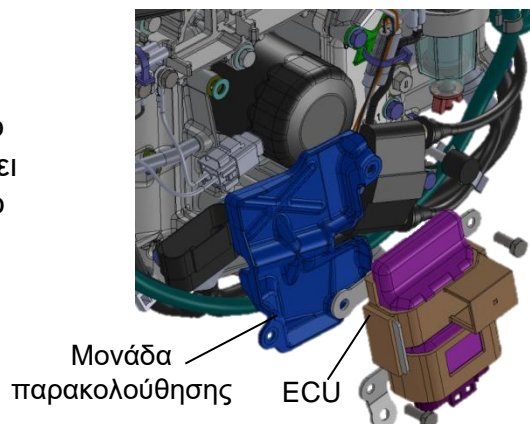
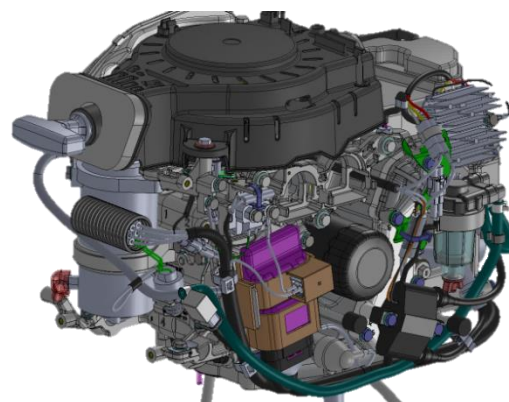
➤ Σύστημα εισαγωγής αέρα

Για μέγιστη απόδοση, το μηχανικό τμήμα της TOHATSU έχει επικεντρωθεί στην θερμοκρασία του αέρα στον κινητήρα. Έχουμε υπολογίσει ότι υπάρχει μια διαφορά θερμοκρασίας (5-10°C) στο μπροστινό και το πίσω μέρος του κινητήρα. Εφαρμόζοντας τη θεωρία υπολογισμού η έξοδος, μπορεί να βελτιωθεί κατά 5% όταν η πρόσληψη αέρα είναι (10°C) κάτω. Πράγμα που σημαίνει ότι όταν ο κινητήρας λειτουργεί με το W.O.T. (δηλαδή μετά την εκτέλεση σε 20 ίππους), το αποτέλεσμα μπορεί να βελτιώσει, 1-ίππο. MFS20E μπορεί η πρόσληψη αέρα, η οποία είναι (6°C) στο W.O.T. Έτσι, βελτιώνει την απόδοσή του κατά 3% (δηλαδή 0,6-ίπποδύναμη).



➤ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ στοιχεία συστήματος ψύξης

Έχει εγκριθεί θερμοστάτης (52°C) για τη βελτίωση της αντοχής. Επιφανειακή θερμοκρασία του κινητήρα, που επηρεάζει την θερμοκρασία από την εσωτερική πλευρά του καλύμματος, εξαρτάται από τη θερμοκρασία του λαδιού του κινητήρα, όπου η θερμοκρασία της επιφάνειας του κινητήρα και οι κύλινδροι είναι ισοδύναμοι με το λάδι του κινητήρα. Ως εκ τούτου, μειώνοντας τη θερμοκρασία του λαδιού κινητήρα θα οδηγήσει επίσης να μειώνει την επιφανειακή θερμοκρασία του κινητήρα. Για να το κάνει αυτό, (52°C) ο θερμοστάτης η μηχανή είναι εξοπλισμένη για να κρατήσει χαμηλά τις θερμοκρασίες του νερού ψύξης. ECU είναι το πιο σημαντικό στοιχείο για να λειτουργήσει το σύστημα EFI και έτσι, το Τμήμα Μηχανικών έχει υιοθετήσει ρητίνη υποκλοπής στη μονάδα για να αποφύγετε τη μεταφορά θερμότητας από τον κινητήρα για να βεβαιωθείτε ότι το ECU προστατεύεται από αυτήν.



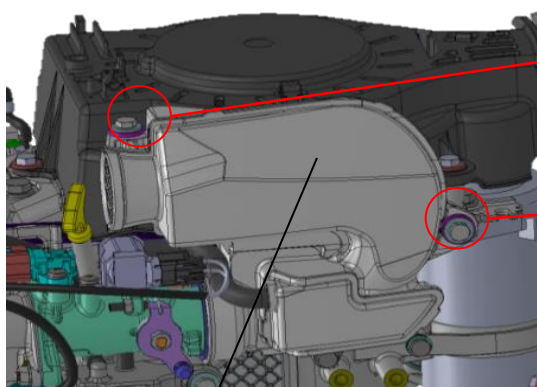
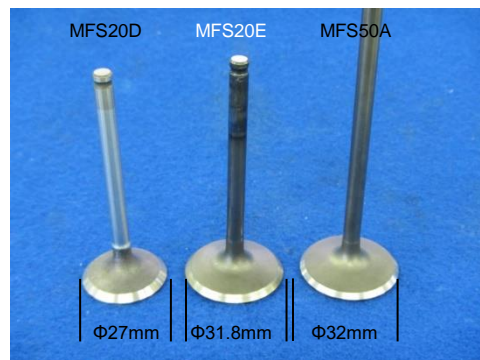
➤ Μεγάλες Βαλβίδες εισαγωγής

Μεγαλύτερο μέγεθος βαλβίδων εισαγωγής που είναι σχεδόν παρόμοια με MFS40/50A και υιοθετούνται για την ομαλή άρση της βαλβίδας. Αυτό συμβάλλει στη βελτίωση των επιδόσεων, τόσο της εξόδου και στην ροπή.

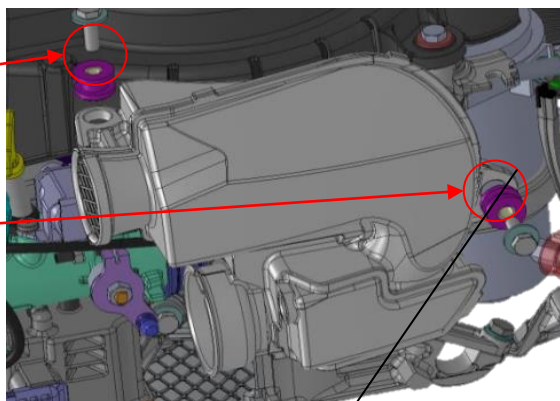
➤ Ήχος – Θόρυβος

1) Πρόσληψη θορύβου

Για να μειωθεί ο θόρυβος εισαγωγής που προκύπτει από την απήχηση του σωλήνα εισαγωγής, ο σιγαστήρας εισαγωγής είναι σε κυμαινόμενη μορφή με τη χρήση καουτσούκ. Αυτό σημαίνει ότι ο σιγαστήρας πρόσληψης είναι απομονωμένος από τον κινητήρα, χρησιμοποιώντας καουτσούκ και αναρτήσεις για να ταιριάζει και να κρατήσει αυτή τη μονάδα. Αυτό συμβάλλει στη μείωση τόσο των κραδασμών όσο και του θορύβου.



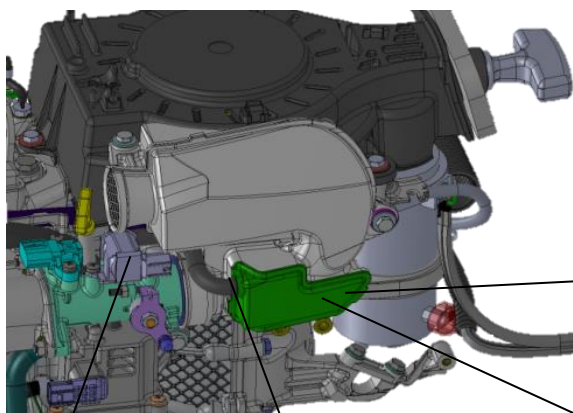
Σιγαστήρας εισαγωγής:



Καουτσούκ μονταρίσματος

2) ISC Πρόσληψη ήχου πίεσης

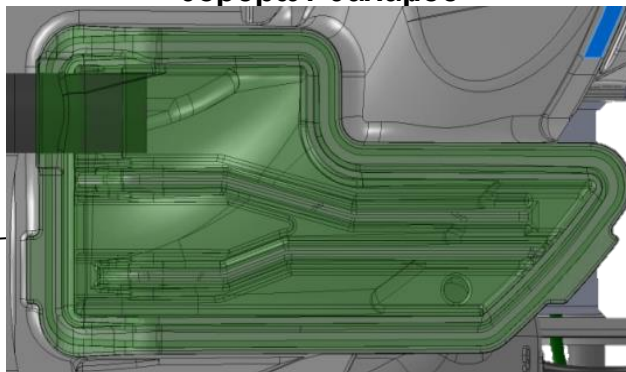
Η Βαλβίδα σωληνοειδών στηλ ISC δημιουργεί τον λειτουργικό θόρυβο. Για να μειώσουν το θόρυβο, περιορισμού των θορύβων θαλάμου έχει οριστεί για το σιγαστήρα πρόληψη. Ο θάλαμος αυτός περιορισμού των θορύβων έχει αποτελέσματα σε σχεδόν κανένα θόρυβο από τη βαλβίδα ISC. Επιπλέον, συμβάλλει επίσης στη μείωση 2dB όταν λειτουργεί στο ρελαντί, και με υγιή πίεση του χειριστή είναι απλά 60dB.



ISC Βαλβίδα

Εύκαμπτος σωλήνας

Εσωτερική διάταξη περιοριστή των θορύβων θαλάμου

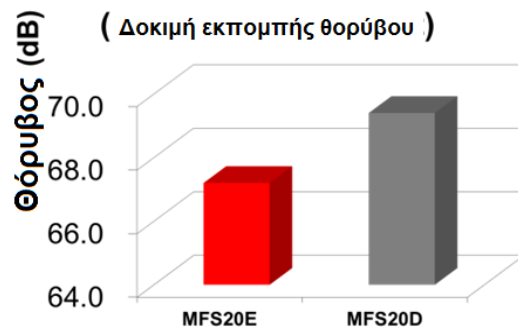
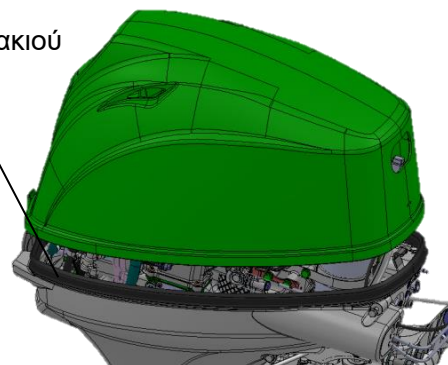


Περιορισμός των θορύβων θαλάμου

3) Ήχος Κινητήρα

Το τμήμα Μηχανικών της TOHATSU έχει εγκρίνει αυτό το σφράγισμα, το οποίο είναι παρόμοιο με αυτά που χρησιμοποιούνται στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, στο κάτω μέρος από το κάλυμμα. Αυτό προσφέρει πιο δροσιά και εκτελεί επίσης μεγαλύτερη προστασία από την εισροή νερού. Επιπλέον, αυτή η σφράγιση συμβάλει στη μείωση εκπομπής θορύβου, που έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση της στάθμης θορύβου κατά 3% από το προηγούμενο μοντέλο καρμπυρατέρ MFS15 / 20D. Οι ανταγωνιστές της ΜΑΡΚΑΣ Υ και Η έχουν την σφράγιση στην κορυφή του καπακιού. Το κάλυμμα του κινητήρα δεν είναι με συρραφή ή κολλημένα. Ως εκ τούτου, θα διευκολύνει επίσης την αντικατάσταση για τους εμπόρους. Εκτός από αυτό, ρητίνη έχει εγκριθεί για το τμήμα του εσωτερικού πυρήνα της σφράγισης. Αυτή είναι η τελευταία τεχνολογία που είναι διαθέσιμη σήμερα, όπου το εμπορικό σήμα S έχει ανοξειδωτο λαμάκι μέσα. Το μειονέκτημα της έχοντας ανοξειδωτο είναι ότι ο κινητήρας θα σκουριάσει και όταν είναι φθαρμένο θα υποστεί ζημιά.

Φλάντζα καπακιού



➤ Δόνηση

1) Σύστημα απόσβεσης

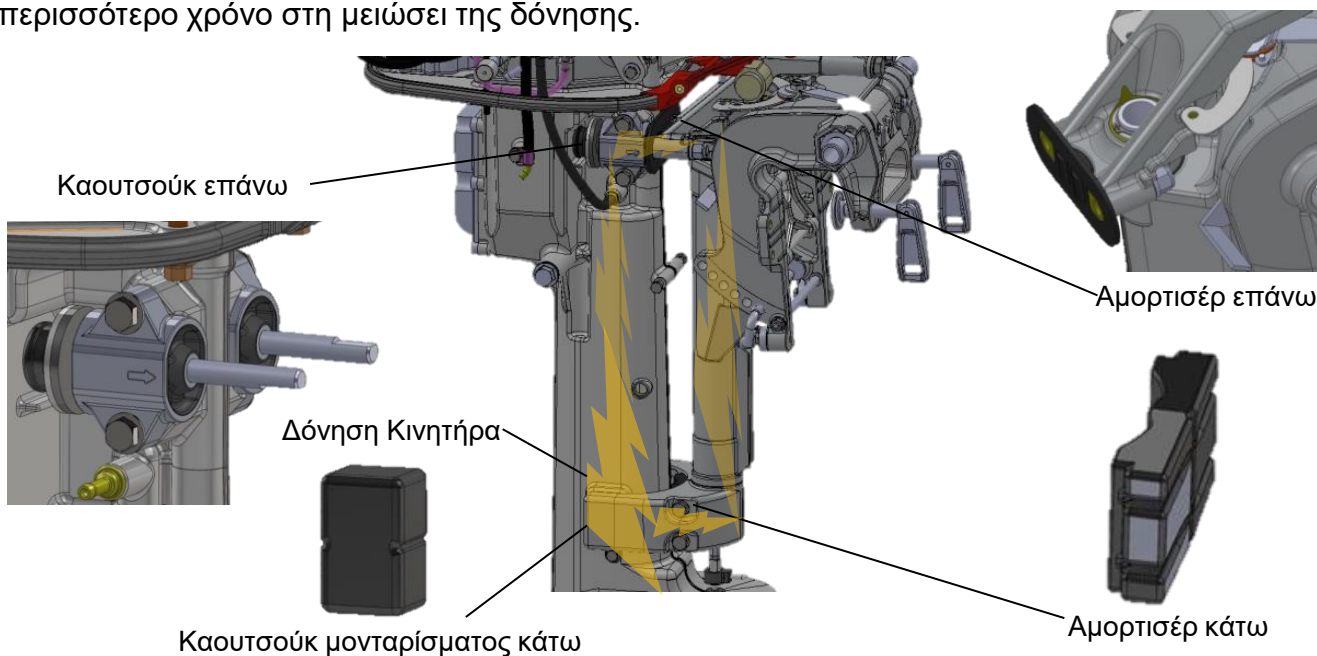
Η μορφή και η απαλότητα του κάθε σημείου έχουν επιλεγεί προσεκτικά και έχουν βελτιστοποιηθεί για τη μείωση της δόνησης. Επίσης, το διάστημα μεταξύ του άνω και κάτω σημείου έχει σχεδιαστεί για να είναι περισσότερο χρόνο στη μείωση της δόνησης.

Tohatsu

BRAND S

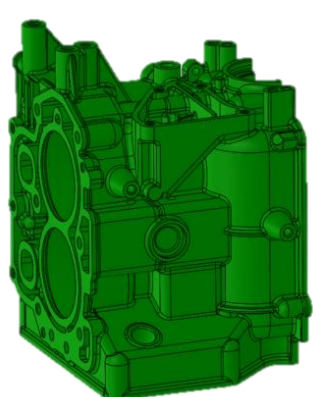
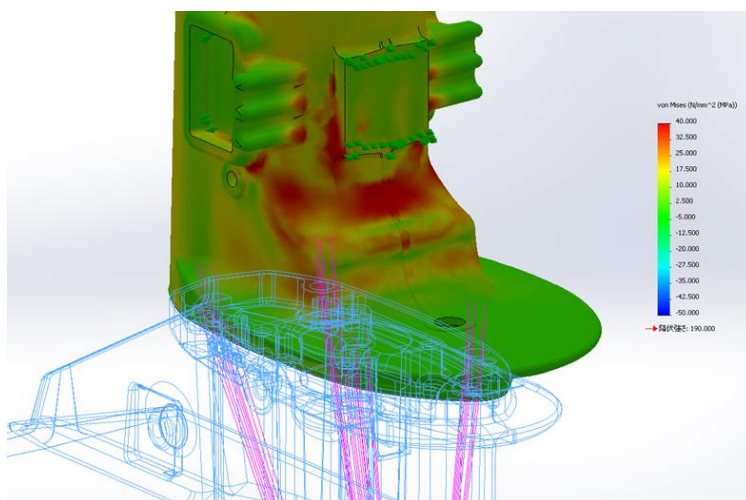
Ρητίνη

Ανοξειδωτο

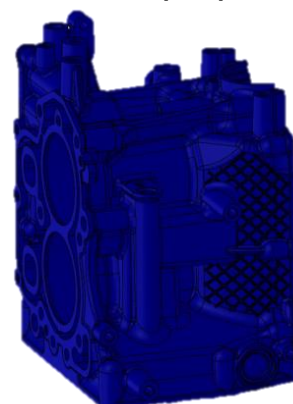
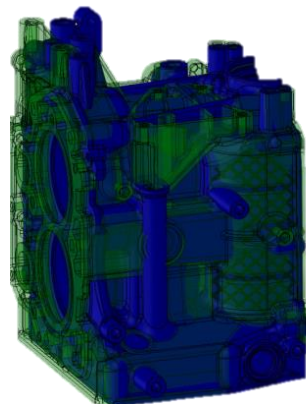


Μικρότερο Βάρος

Το Μηχανικό τμήμα της TOHATU έχει κατορθώσει να αναπτύξει τις ελαφρύτερες 20/15 ίππους εξωλέμβιες στην κατηγορία. Η επίτευξη αυτού δεν ήταν μια εύκολη διαδρομή αλλά το κατάφεραν αυτό, εξετάζοντας και αναλύοντας το προηγούμενο μοντέλο του εξαερωτήρα και στη συνέχεια να ξανασχεδιάσει το νέο κινητήρα EFI με ανάγκη λιγότερης μπαταρίας από τη χρησιμοποίηση γραμμών που πρόσφατα εισήγαγε από CAE υποβοηθούμενη από υπολογιστή. Μειώθηκε ο κυβισμός σε 333cc από το προηγούμενο μοντέλο με καρμπυρατέρ, αλλά με καλύτερο αποτέλεσμα, στο μέγεθος και τη μορφή σε εξαρτήματα και ανταλλακτικά.



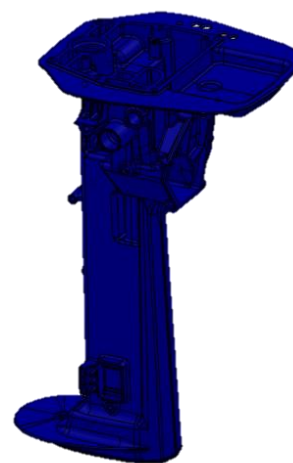
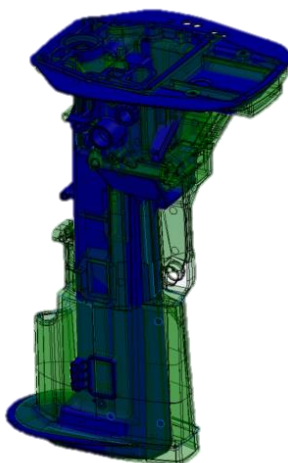
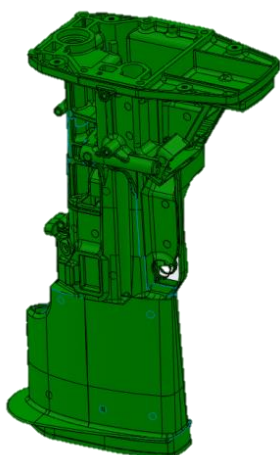
**Προηγούμενη
(καρμπυρατέρ)**



Νέο (EFI)

Με το CAE, το Τμήμα Μηχανικών έχει επιτύχει μείωση του βάρους των MFS20/15E καταργώντας όλα τα περιττά κράματα, διατηρώντας παράλληλα την ανθεκτικότητα. Για παράδειγμα, το MFS20/15E περίβλημα του άξονα έχει βάρος 3,65 kg, το οποίο είναι περίπου 32% βάρους μείωση σε σύγκριση με το προηγούμενο μοντέλο των 5.35kg.

Προηγούμενη (καρμπυρατέρ)



Νέα (EFI)

Άλλα συστατικά όπως στροφάλους, έμβολα, άξονα της έλικας και έως 240 άλλα είδη έχουν σχεδιαστεί εκ νέου. Και ως εκ τούτου, έχουμε καταφέρει στη μείωση 10kg από το προηγούμενο μοντέλο με καρμπυρατέρ, η οποία επίσης σημαίνει μείωση 17% του βάρους.

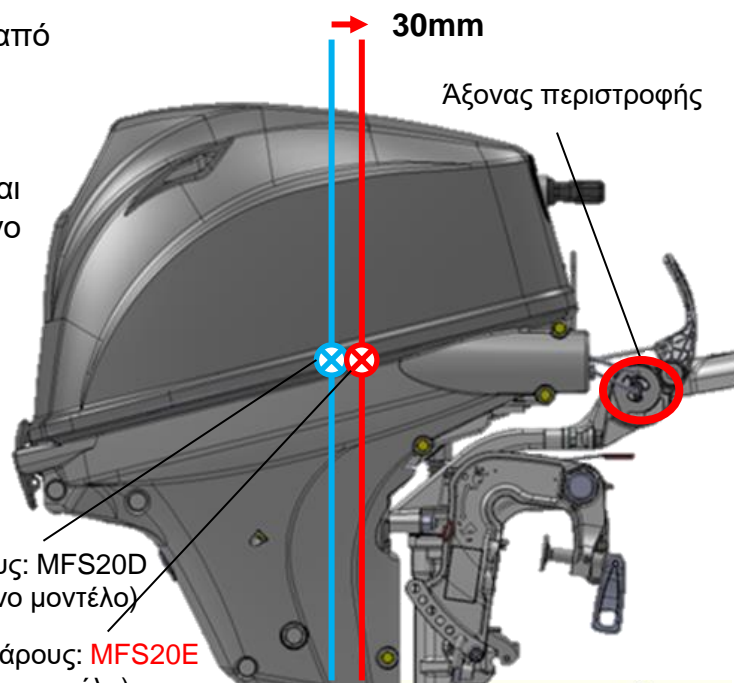
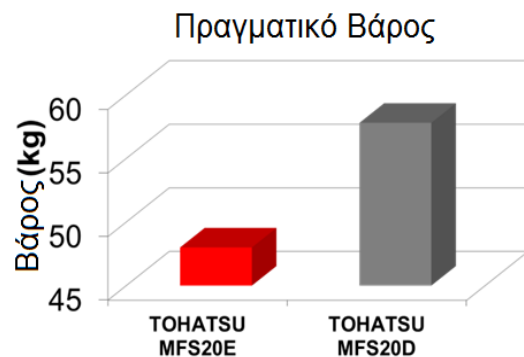
Σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές, στους 20 ίππους – με μίζα - μακρύ άξονα μοντέλο, MFS20E (EFL) ζυγίζει 48 κιλά, και είναι 5% ελαφρύτερο από το εμπορικό σήμα S και 20% ελαφρύτερο από την μάρκα Y. Θυμηθείτε ότι μόνο η TOHATSU και Μάρκα S προσφέρει EFI σε αυτή την κατηγορία. Επιπλέον, θεωρούν ότι οι ανταγωνιστές μπορεί να έχουν να μεταφέρουν τα 15 κιλά της μπαταρίας. Αυτό κάνει τη διαφορά συνολικού βάρους παρόμοια όπως μεταφέρουν επιπλέον 25 λίτρων ρεζερβουάρ.

Είναι ελαφρύ, αλλά έχει επίσης σχεδιαστεί για να την αισθάνονται ελαφρύτερη, όταν έχει κλίση η μηχανή. Βαρέων βαρών συστατικά όπως στροφαλοφόρος άξονας, ημιαξόνιο έχουν σχεδιαστεί για να τοποθετηθεί 30 mm εμπρός από το προηγούμενο μοντέλο. Με ανθρώπινη εφαρμοσμένη μηχανική, έχοντας το χάσμα του κέντρου βάρους και άξονα περιστροφής συντομότερη θα μειώσει την ισχύ που απαιτείται για να σηκώσει τον κινητήρα. Από αυτό, το μόνο βάρος 22kg στην κλίση, η οποία είναι 26,7% ελαφρύτερο από το προηγούμενο μοντέλο και περισσότερο από 8,3% ελαφρύτερο από την ΜΑΡΚΑ S.



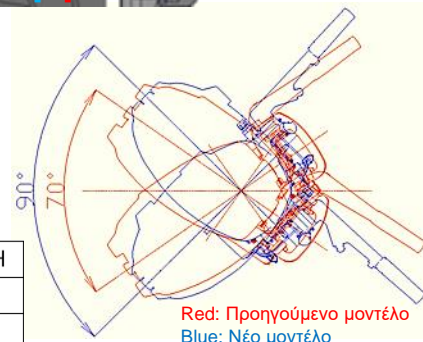
Κέντρο βάρους: MFS20D
(Προηγούμενο μοντέλο)

Κέντρο βάρους: MFS20E
(Νέο μοντέλο)



Ομαλότερη ικανότητα ελιγμών

Η περιστροφή του τιμονιού έχει αξιόλογη βελτίωση από την προηγούμενη κατάσταση (70 μοίρες) σε 90 μοίρες που σύμφωνα με τους ανταγωνιστές έχουν πολύ ομαλότερη και ευκολότερη οδήγηση και ευελιξία.



Red: Προηγούμενο μοντέλο
Blue: Νέο μοντέλο

ΜΑΡΚΑ	TOHATSU	TOHATSU	BRAND S	BRAND Y		BRAND H
MODEL	MFS20E	MFS20D	DF20A	TILLER	RC	BF20
ΓΩΝΙΑ(°)	90	70	90	90	80	90

Απόδοση

Ενώ η μάρκα H BF20 * εκτελεί την καλύτερη επιτάχυνση η τελική ταχύτητα το MFS20E είναι μεταξύ των ο πιο γρήγορος από όλα. Είναι ταχύτερη από ό, τι μάρκα S 7% και 23% ταχύτερη από ό, τι μάρκα Y. Η BF20 έχει 4 φτερη έλικα ως πρότυπο, και αυτό εξηγεί την ταχύτερη επιτάχυνση αλλά έχοντας περισσότερους κραδασμούς.

MFS20E είναι το ελαφρύτερο σε βάρος, έχουν μεγαλύτερη ιπποδύναμη και ροπή, και είναι η ταχύτερη εξωλέμβια μεταξύ ανταγωνιστών. Είναι ταχύτερα από ό, τι μάρκα H με 2% και 3% ταχύτερα από ό, τι μάρκα S. Να θυμάστε ότι η αναλογία δύναμης-βάρους είναι το καλύτερο από όλα.

Λαμβάνοντας το όφελος από το μοντέλο MFS20E EFI και την ισορροπία δύναμης & βάρους, είναι ένα εντυπωσιακά αποδοτικό μοντέλο σε καύσιμα. Είναι πιο αποτελεσματική από ό, τι μάρκα H 11%, 14% πιο αποτελεσματική από ό, τι μάρκα S και 52% πιο αποτελεσματική από ό, τι μάρκα Y, στην κατανάλωση καυσίμου.

<Παράδειγμα> Για 300ωρες χρήση στο ρελαντί, το MFS20E θα αποθηκεύσετε 39liters των καυσίμων σε σύγκριση με το Y μάρκα.

Όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμου σε W.O.T. (πλήρες γκάζι), το TOHATSU MFS20E είναι 5% πιο οικονομικό από ό, τι μάρκα Y και 6% πιο οικονομικό από ό, τι η μάρκα H.

<Παράδειγμα> Για 300ωρες χρήσης W.O.T., με TOHATSU MFS20E θα αποθηκεύσετε 123 λίτρα καυσίμου σε σχέση με εμπορικό σήμα H.

Λαμβάνοντας υπόψη την αποδοτικότητα των καυσίμων στο W.O.T., το TOHATSU MFS20E μπορεί να ταξιδέψει 3% περισσότερο από ό, τι η μάρκα S και 8% περισσότερο από ότι η μάρκα H.

<Παράδειγμα> Χρησιμοποιώντας ρεζερβουάρ 25 λίτρων, το TOHATSU MFS20E μπορεί να ταξιδέψει μακρύτερα από το εμπορικό σήμα H. έως 12 χλμ (6.5nms)

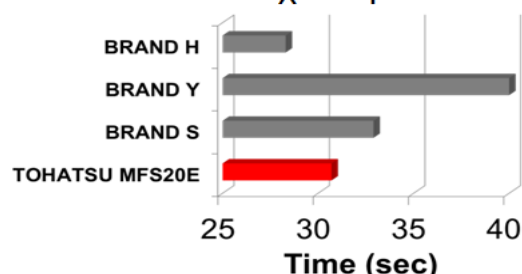
NB: Boat: Jon Boat (WeldBilt 1648)

Length: 4.45m

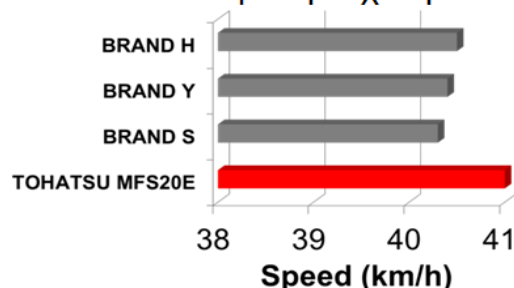
Weight: 300kg + Two Adults + 50kgs of equipment

Source: Research based on Engineering Department / TOHATSU Corporation

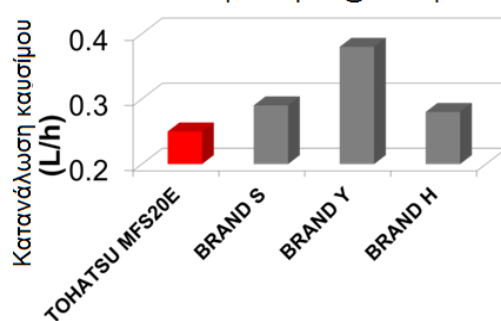
Επιτάχυνση



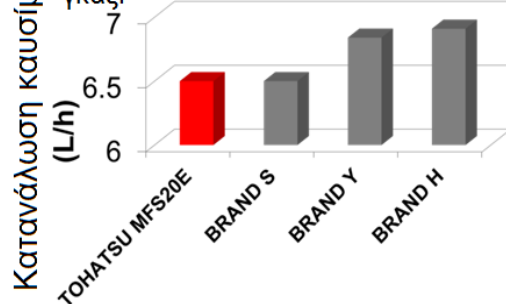
Μέγιστη ταχύτητα



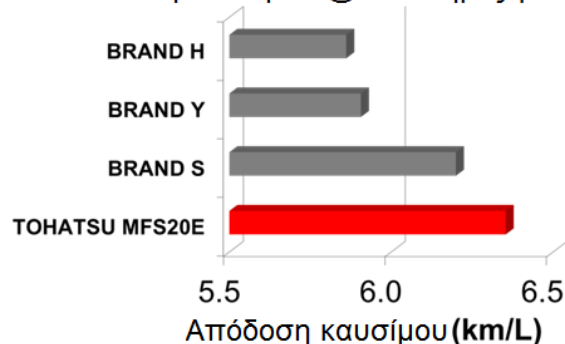
Κατανάλωση καυσίμου @ σε αδράνεια



Κατανάλωση καυσίμου @ σε πλήρες γκάζι

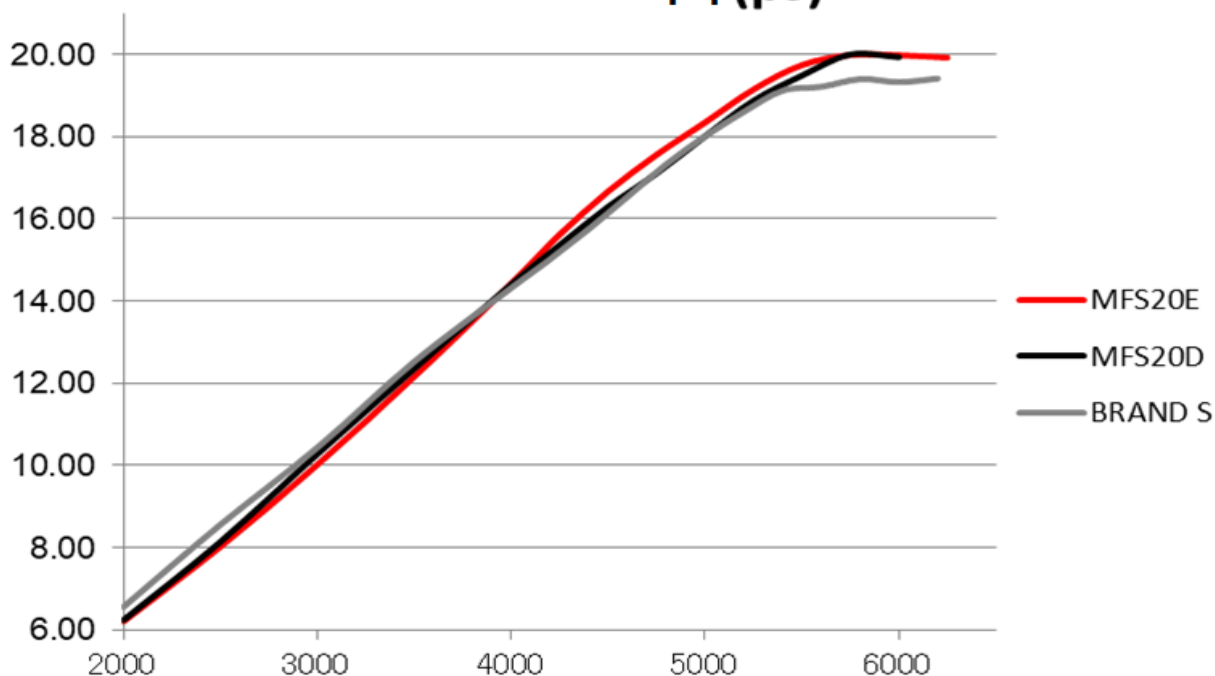


Απόδοση καυσίμου @ σε πλήρες γκάζι

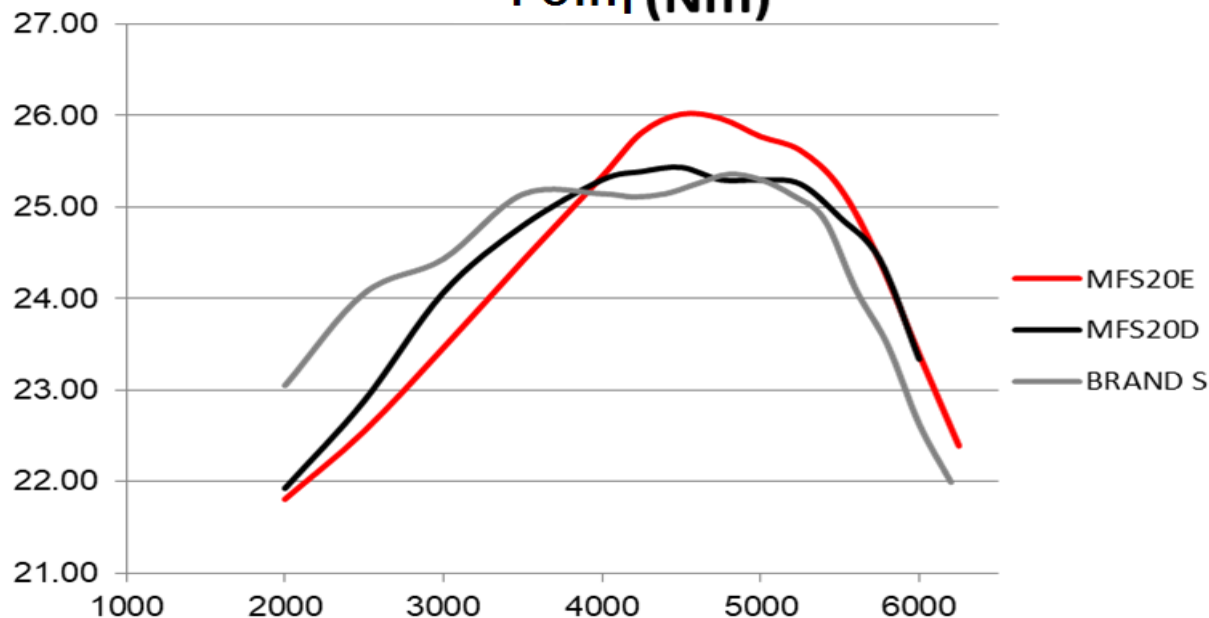


Τα ολοκαίνουργια TOHATSU τετράχρονα EFI 20/15 ίππους μοντέλα παρέχουν εξαιρετική επίδοση και αποδίδουν καλύτερα σε πραγματική ιπποδύναμη και ροπή στα ψηλά.

Ιπποδύναμη (ps)



Ροπή (Nm)



Σχεδιασμός

Ο σχεδιασμός MFS20/15E έχει κληρονομηθεί από την "Light Weight ECO Sporty" ανάπτυξη & σχεδίαση των MFS50/40A. Όλα τα νέα MFS20/15E έχουν ακόμη πιο τέλειο, λείο και σύγχρονο οπτικό σχεδιασμό. Έχει επίσης ένα αυτοκόλλητο << Fi >> της προηγμένης τεχνολογίας, EFI.



Προδιαγραφές

MFS20/15E						
ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ		ΧΕΙΡΟΚΙΝΗΤΟ ΛΑΓΟΥΔΕΡΑ	ΜΙΖΑ ΛΑΓΟΥΔΕΡΑ	ΜΙΖΑ ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΟ	ΜΙΖΑ ΛΑΓΟΥΔΕΡΑ TILT	ΜΙΖΑ ΧΕΙΡΙΣΤΗΡΙΟ TILT
ENGINE TYPE		4-STROKE				
FUEL DELIVERY SYSTEM		ELECTRONIC FUEL INJECTION				
TRANSOM HEIGHT mm	S	413				
	L	562				
DRY WEIGHT kg	S	43.0	47.0	46.0	52.5	51.5
	L	44.0	48.0	47.0	53.5	52.5
NO. OF CYLINDERS		IN-LINE 2				
PISTON DISPLACEMENT cc		333 Κυβικά εκατοστά				
BORE X STROKE mm/mm		61 x 57				
MAXIMUM OUTPUT kW (ps) / rpm	15ps	11.0kW / 5,750rpm				
	20ps	14.7kW / 5,750rpm				
FULL THROTTLE OPERATING RANGE rpm		5,400-6,100				
IGNITION SYSTEM		DIGITAL CD IGNITION				
ALTERNATOR CHARGING PERFORMANCE		-	12V 12A (5,500rpm)			
GEAR RATIO		3:28 (2, 15)				
EXHAUST		THROUGH PROP HUB EXHAUST				
GEAR SHIFT		F-N-R				
SPARK PLUG		NGK DCPR6E				
STANDARD PROPELLER PITCH	20 S / 15 S	10" (3-BLADES)				
	15 L / 20 L	9" (3-BLADES)				

