

Sveriges största båttidning - bara 54,50 kronor!

Båtmytt

Mässor
Stockholm
Miami

4 april 2007 46:e årg • Pris 54,50 kr • Nkr 69 • Euro 8

Gör det själv
Montera trimplan

Nytt grepp Aquador 28 C

America's Cup
Livet som grinder



test **Sæertrykk**
Marknadens
20- och 25-hästare

stortest

30-32 fot • Bavaria 30 • Dufour 325 • Elan 31
• Hanse 315 • HR 31 • Hunter 31 • Oceanis 323





Japaner, japaner ...

En 20-hästare på akterspegeln räcker långt, men en 25-hästare kan behövas om man är många i båten. Vi har testat båda motorstyrkorna på en Crescent 465. Sex fyrtaktare varav fyra helt nya konstruktioner - alla japanska.

TEXT OCH FOTO: LARS H LINDÉN

I vissa motorklasser har tvåtakarna nästan försvunnit och ersatts med fyrtaktare. Det gäller inte minst 20- och 25-hästarklassen där man kan räkna in hela sex nyheter det senaste året. Alla tillverkade i Japan, men med olika namn på motor kåpan. Tohatsu tillverkar numera Mercurys 25-hästare, Suzuki tillverkar Johnsons 25-hästare och Yamaha tillverkar Selvas 25-hästare.

När vi gör jämförande motor-tester väljer vi normalt samma effekt, men här testar vi både 20- och 25-hästare eftersom de har en del gemensamt och passar till samma typ av båtar. Inte minst öppna båtar i storleksklassen 4,5 till 5 meter. Båda motorstyrkorna finns med rorkult vilket betyder

enkel och billig montering. 20-hästarna är 2-cylindriga med volymer på runt 350 cc. Med långrigg hamnar vikten på runt 50 kg. 25-hästarna, med både 2 och 3 cylindrar, har volymer på runt 500 cc. Vikten på en långriggad 25-hästare varierar mellan 64 och 73 kg.

Styrning till 25 hk

Det är inga problem att hantera en 20-hästares fyrtaktare med rorkult på en öppen båt i 4,5-5-metersklassen. Med två personer ombord hamnar toppfarten runt 22 knop och marschfarten mellan 18 och 20 knop.

En fyrtaktare på 25 hästar är betydligt tyngre att köra med rorkult. Toppfarten ökar inte heller nämnvärt. Tvåra svängar, speciellt med

den här öppna båttypen som oftast har en liten köl under hela boten, är ingen hit. För att få stadigare och säkrare körning bör de nya 25-hästares fyrtaktarna kopplas till rattstyrning.

Tidigare hade de samnordiska normerna (= Blå skylten) rattstyrning som krav redan från 20 hk och uppåt. Men med CE-normerna försvann detta och nu är det upp till båttillverkaren att rekommendera en lämplig motorstyrka med rorkult eller med rattstyrning.

EFI-motorer

De nya 20- och 25-hästarna finns i en mängd versioner, med manuell start eller elstart, med rorkult eller styrrör för rattstyrning. En stor nyhet är att de nya 20-hästarna Hon-

da och Yamaha finns med power tilt, en elektrisk justering av riggen. En finess som brukar vara standard på större utombordare, men faktum är att även på en liten motor kan det ge både bättre fart och bättre gångegenskaper.

Med power tilt kan man dock inte justera riggen i höga farter, som man kan med power trim som finns från 25 hästar och uppåt.

Mercurys och Tohatsus nya 25-hästare är dessutom utrustade med elektronisk bränsleinsprutning, s k EFI-system. En intressant detalj är att det fungerar både på de manuella versionerna och på de elstartade. Med en manuell motor drar man ut startsnöret en första gång för att ladda upp en kondensator. Vid andra starttrycket finns då till-

räckligt med ström för att starta EFI-systemet.

Motorerna testades på en öppen Crescent 465 som belastades med två respektive fyra personer. Motorerna monterades och trimmades in av respektive generalagent. Vi använde inte power trim eller power tilt utan fast riggläge. Detta för att få en så bra jämförelse som möjligt.

22 knop med 20 hk

Inte så förvånande hamnade toppfarten något lägre med 20-hästarna Honda och Yamaha, uppåt 22 knop med två personer i båten och 17 med fyra ombord. 25-hästarna kom upp i toppfarter på 22-25 knop med två personer ombord, snabbast var Tohatsu MF25, och drygt

20 knop med fyra personer.

Vad gäller förbrukningen skiljde det däremot inte mycket mellan motorstyrkorna. Vid en planingsfart runt 20 knop låg samtliga på cirka 0,3 liter per sjömil. Det betyder 80 sjömils körning på en full 25-literstank. Nästan en hel sommars förbrukning.

Bullervärdena var dock inte lika positiva, trots att det är fråga om fyrtaktare. Flera låg uppemot 90 decibel vid fullgas, mätt på aktertoften där föraren sitter. Först när man drar av runt 1000 varv kommer man ner i lite mer acceptabla bullervärden. Vid riktigt låga varv och farter på 6-7 knop var dock de nya fyrtaktarna riktigt behagliga att köra. Tysta och inte minst rökfria. ■►