



Ny "folkediesel" tager kampen op mod benzinmotorer

Den første "folkediesel" til planende både er søsat af MerCruiser. Den er, ikke uventet, hentet fra bilmarkedet. Det er en lille 4-cylindret turbomotor med drev, som vi har testet mod en tilsvarende benzinmotor fra samme producent.

Motorblokken til den nye marinediesel, MerCruiser D1,7L, er konstrueret i et samarbejde mellem bilproducenterne Isuzu og General Motors, og den findes blandt andet i Opel Astra.

Drev, og visse andre detaljer

kommer fra Marine Power i USA, som har ladet motoren marinisere i Polen.

For en halv snes år siden forsøgte Volvo Penta at skabe en konkurrent til benzinmotoren med sin 4-cylindrede 105 hestes dieselmotor, som blev udstyret med drev. Men den blev aldrig nogen succes og blev derfor taget ud af produktsortimentet.

Dengang testede vi Volvos diesel i en båd af typen Buster Magnum. Vi fik et meget lavt forbrug af brændstof, men motoren var alt for langsom op til planingsfarten.

Den nye MerCruiser D1,7L er derimod meget livlig og omdrejningsvillig. Det er faktisk kun på tomgang og ved lav fart, at man mærker den karakteristiske "dieselgang" med vibra-

tioner, som giver en del støj i luger og andre løse indretningsdetaljer.

Den nye "folkediesel"s maksimale antal omdrejninger er sat til 4400 o/m, men allerede ved ca. 3000 o/m var vores testbåd på seks meter oppe i en god planingsfart på lige over 20 knob.

Lav vægt

Den nye 4-cylindrede diesel har en effekt på propelakslen på 116 hk og et volumen på 1,7 liter. Motoren er, som standard, udrustet med turbo, ladeluftkøler, wastegate-ventil og en mekanisk direkte indsprojtning. Selv ferskvandskølingen er standard, og den giver mulighed for gangvarme om læ, varmt vand og defrostvarme via den.

Som drev til motoren har man valgt MerCruisers gennemprøvede Alpha One, som findes med tre forskellige udvekslinger: 2,4:1, 2,0:1 og 1,81:1.

Vægten med drev ligger kun otte kilo, knapt tre procent, over den tilsvarende benzinmotors. Ifølge producenten er den nye dieselmotor ca. 30 procent lettere end konkurrenternes motorer. Når det gælder indbygningsmålene, er dieselmotoren en smule større end benzinmotoren. Men ikke større end, at benzinmotoren umiddelbart kan få plads på samme fundament.

Mål og vægt gør det muligt at få den nye motor ned i en mængde planende både helt ned til 5,5 meter "bredbagede" modeller.



To identiske kabinebåde af typen Örnavik 610 blev brugt i testen.

Allerede fra efteråret vil de første "folkedieseler" blive installeret som standardmotor i de svensk fremstillede både, som walkaround-båden Uttern 6402 og kabinebåden Örnavik 610 MC.

Den nye dieselmotor bliver således en alvorlig konkurrent til alle 4-cylindrede benzinmotorer og, ikke mindst, til producentens egen 3-liters motor.

Testen

Vi har testet den nye 4-cylindrede diesel mod en af konkurrenterne på benzinmotormarkedet - producentens egen MerCruiser 3,0L på 135 hk. Begge blev testet i kabinebåden Örnavik 610, som måler 6,10x2,25 meter. Uden motor vejer den ca. 800 og med den testede motor ca. 1100 kilo.

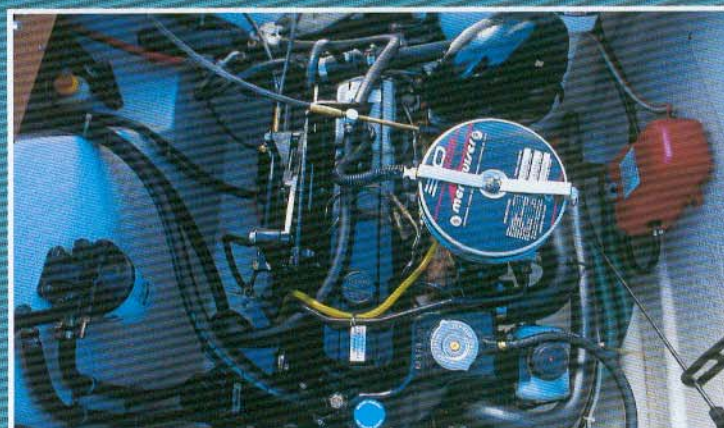
Inden testen fik begge både en meget grundig rengøring af hele bunden. Tankene blev fyldt op med 100 liter, og bådene blev belastet med to fuldvoksne personer plus noget udrustning. Den totale testvægt blev for begge både på ca. 1500 kilo.

Benzinmotoren blev udrustet med en 17 tommers propel, som gav et top omdrejningstal på 4700 o/m. Det vil sige 100 under det maksimalt tilladte antal omdrejninger. Dieselmotoren klarede en 23 tommers propel, og den gav et top omdrejningstal på 4300 o/m, som også er 100 under det maksimalt tilladte.

Begge motorer blev testede på fem forskellige omdrejningstal. Først på top omdrejninger, og siden reducerede vi



Den nye 4-cylindrede diesel på 116 hk er en smule større end den tilsvarende benzinmotor.



Den 4-cylindrede benzinmotor, MerCruiser 3,0L på 135 hk, er en af markedets mest populære, og den er standardmotor i mange mindre speedbåde.



Et specielt vandudskilningsfilter for dieselmotorer bør af sikkerhedsgrunde monteres. Prisen på filtret er ca. 1600 kr.

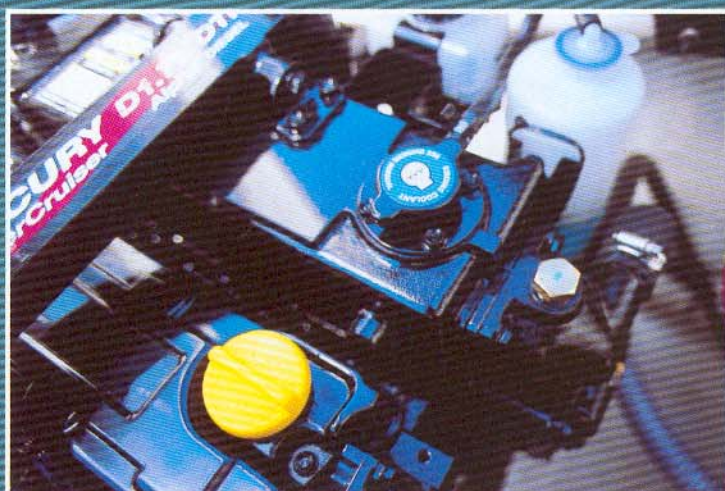
► med 300, 600, 900 og 1200 o/m. Farten blev målt med radar, brændstofforbruget med gennemstrømningsmåler og lydverdierne med en dB-måler ved førersædet med agterdøren lukket og taglugen åben.

Bedre overalt

Den nye dieselmotor var bedre på alle punkter og helt specielt på fart og forbrug. Ved de høje omdrejningstal er dieselmotoren ca. fire knob og ved de lave ca. to knob hurtigere.



Servostyring er standard på den nye dieselmotor, og det er en stor fordel.



Den nye MerCruiser D1.7L er som standard udrustet med ferskvandsskylling. Det betyder, at defrostervarme og varmtvand kan kobles til.

Topfarten målt til 34,0 for diesel- og til 30,0 knob for benzinmotoren.

Brændstofforbruget ved top omdrejningstal målt til 31,5 for diesel- og 39,4 liter pr. time for benzinmotoren.

Men resultatet bliver endnu mere interessant, når man sammenligner motorerne ved en bestemt marchfart på fx 25 knob, som er perfekt for denne type kabinebåd.

Denne hastighed opnår man ved at reducere med 600 på benzin- og ca. 900 o/m på dieselmotoren. Forbruget ved denne fart bliver da 1,12 for benzin- og kun 0,72 liter pr. sømil for dieselmotoren. Det er et imponerende mindreforbrug på hele 36 procent.

Også et stort plus for de gode støjverdier, hvor dieselmotoren ligger nogle dB under

benzinmotorens og har en fuldt ud acceptabel acceleration op til planingsfarten.

Der findes egentlig kun et minus til dieselmotoren – prisen. Man får næsten to benzinmotorer for det, den nye "folkediesel" koster.

Og ret beset – man skal sejle meget, for denne forskel er tjent ind. I den forbindelse vil vi dog mene, at en båd med dieselmotor vil have en større brugtværdi end en tilsvarende båd med benzinmotor.

Men – mon ikke det går med den nye dieselmotor som med mange andre tekniske fremskridt, at efterhånden som produktionen kommer i gang, og andre producenter optager konkurrencen, vil prisen efterhånden gå ned, så den for alvor kan leve op til at betegnes som en "folkediesel". ■

Fakta:

Motor	MerCruiser 3,0L	MerCruiser D1,7L
Brændstof	benzin	diesel
Propelakseffekt	135 hk	116 hk
Cylindervolumen	3000 cm ³	1700 cm ³
Antal cylindre	4	4
Antal ventiler	8	16
Anb. top o/m	4400-4800	4000-4400
Kølesystem	ferskvand	ferskvand
Generator	65A	50A
Drev	Alpha One	Alpha One
Udveksling	2,0:1	2,0:1
Vægt inkl. drev	288 kg	296 kg
Længde	730 mm	748 mm
Bredde	660 mm	764 mm
Højde	681 mm	791 mm
Pris inkl. moms	61.405 kr.	107.645 kr.

Importør: Indtil 1/10 - Marine Power Danmark (tlf. 86 22 09 11).
Efter 1/10-01 - Ketner Outdoor (tlf. 43 27 11 66).

Testresultat med Örnvik 610 MC

Motor	MerCruiser 3,0L	MerCruiser D1,7L
Årsmodel	1999	2001
Propel	17"	23"
Top o/m i test	4700	4300
Belastning	2 pers.	2 pers.
Fart i knob		
Ved top o/m	30,0	34,0
- 300 o/m	27,8	31,8
- 600 o/m	25,2	28,0
- 900 o/m	22,7	24,8
- 1200 o/m	20,0	22,0
Brændstofforb. l/t		
Ved top o/m	39,4	31,5
- 300 o/m	31,6	25,2
- 600 o/m	28,4	20,6
- 900 o/m	25,2	18,0
- 1200 o/m	22,8	15,4
Brændstofforb. l/sm		
Ved top o/m	1,31	0,93
- 300 o/m	1,14	0,79
- 600 o/m	1,12	0,73
- 900 o/m	1,11	0,72
- 1200 o/m	1,14	0,70
Lyd i decibel (A)		
Ved top o/m	87	86
- 300 o/m	85	84
- 600 o/m	83	82
- 900 o/m	82	82
- 1200 o/m	81	81

Bemærkninger:

Testbådens mål er 6,10x2,25 meter, og den vejer ca. 800 kg uden motor.
Begge både blev testet ved en belastning på to fuldvoksne personer samt 100 liter brændstof i tanken.