

EXTRA TIDNING

PÅ  
KÖPET

NYA FETA  
TILLBEHÖR

Praktiskt

# Båtägaren

NR 1 • JANUARI 2009  
PRIS 69,90 SEK (inkl. moms)  
59,00 NOK, 7,50 €

SVERIGES MEST SÅLDA BÅTTIDNING

## TRÄFRÖSSA

- » LACKA MED EPOXI
- » 14 TRÄSLAG I BÅTEN
- » PETERSSONDRÖM

## ALBIN BALLAD

EN LYCKAD MELODI

NYBÅTSTEST

## CORONET

KULTBÅT I NY KOSTYM

NYBÖRJAREN  
NY VID  
RODRET

GÖR-DET-SJÄLV  
BYGG ETT  
KYLAR  
LARM

*Delittle*



TIDNAN  
0879-01  
7-388082-908950

# 6 MOTORER TILL JOLLEN TESTADE





Dags att byta ut den gamla snurran? Gör då miljön en stor tjänst och satsa på en ny fyrtaktare. Men du behöver inte köpa den dyraste.

Text och foto Philip Pereira dos Reis

# SIKTA PÅ NÅGOT

Vår tanke är att det finns många båtägare runt om i Sverige som går och funderar på att skrota sina gamla snurror. Då pratar vi om de små tvåtaktarna som sitter på ekan på landet eller ligger undanstuvade och åker fram för att driva gummijollen under sommarens korta semesterveckor. Som bekant består ju den absolut största delen av landets fritidsbåtsflotta av små öppna båtar med förhållandevis små utombordsmotorer.

Tvåtaktare får inte längre säljas, men fortfarande kan det kanske vara frestande att köpa en om man hittar en bättre begagnad eller nästan ny motor. Fördelen som många fäster sig vid är den låga vikten. Tvåtaktsmotorerna är enklare konstruktioner och det blir mindre metallskrot att lyfta i och ur båten. Men en enklare konstruktion gör också motorn sämre på i stort sett alla andra vis. Framför allt gäller det här bränsleekonomi. Tvåtaktarna har en mindre effektiv förbränning och en hel del av bensen rinner rakt ut i vattnet. Dessutom följer det med en viss mängd smörjolja, eftersom motorerna kräver oljeblandat bränsle.

När det gäller fyrtaktarna tankas de i sin tur med enbart bensen och har separat smörjning. Att motorerna är behäftade med oljetråg för med sig att de inte kan förvaras hur som helst. De får bara läggas ner åt ett håll, oftast finns det speciella "fötter" på den avsedda sidan, och cylindrarna ska ligga högre än riggen. Om motorn förvaras fel kan smörjoljan läcka ut, och det här gör att det krävs en del eftertanke om den ska stuvras undan exempelvis under tofterna på en segelbåt.

Men på plussidan finns alltså fyrtaktarnas överlägsna bränsleekonomi. De här små motorerna är faktiskt så snåla att vi inte har brytt oss om att försöka mäta upp förbrukningen under provningen. Till jollemotorn eller ekan kanske det räcker med en femlitersdunk över hela säsongen...

## DRAGKRAFTEN MÄTTES

När det gäller själva testet valde vi att fokusera på övriga aspekter som vi anser kan vara av största betydelse för den van-

liga båtägaren. Vi placerade motorerna i aktern på en gummijolle med en uppblåsbar "ribb-botten". Motorernas dragkraft mättes sedan med hjälp av en elektronisk våg som var fastsatt i bryggan. Samtliga motorer testades med de standardpropellrar som tillverkarna levererar med de respektive modellerna.

Motorernas buller mättes med en decibelmätare på ett avstånd motsvarande det mellan motorkåpan och rorsmannens huvud. Ljudet mättes både vid dragprovet och vid fri gång. Apparaten registrerade bullret mätt i decibel (A), men en viss subjektiv bedömning av ljudets karaktär gjordes av de personer som genomförde testet.

Toppfarten som de olika motorerna gav den lilla gummijollen, med en person ombord, mättes upp med hjälp av två olika gps-mottagare.

## HÄSTKRAFTER

De sex motorer som är med i testet är alla deklarerade som 4-hästare, utom modellen från Honda som anges vara på 5 hästkrafter. Att den ändå är med i testet beror helt enkelt på att Honda inte tillverkar några motorer på 4 hästar. Samtidigt var de flera av de andra tillverkarna som inte hade 5-hästare och därför enades vi om det här urvalet. Med som referens finns även en äldre tvåtaktsmotor, en 5-hästares Yamaha.

Vi tyckte att det kunde vara intressant att jämföra med en äldre motor och se hur den uppförde sig i konkurrens med de nya modellerna. Innan vi tankade upp motorerna vägde vi dem. Vi kunde då konstatera att just den här gamla tvåtaktaren vägde lika mycket som fyrtaktaren från Yamaha, som var lättast i testet.

Utöver de uppmätta värdena tittade vi även på motorernas ergonomi och hanterbarhet. Vi bedömde exempelvis hur lätta, eller snarare svåra, de var att få i och ur båten, att bära och hur reglagen kändes. Till hanterbarheten la vi även aspekter som begriplighet och lättfattliga instruktioner angående exempelvis nödstart eller motorns övriga hantering. Vår allmänna



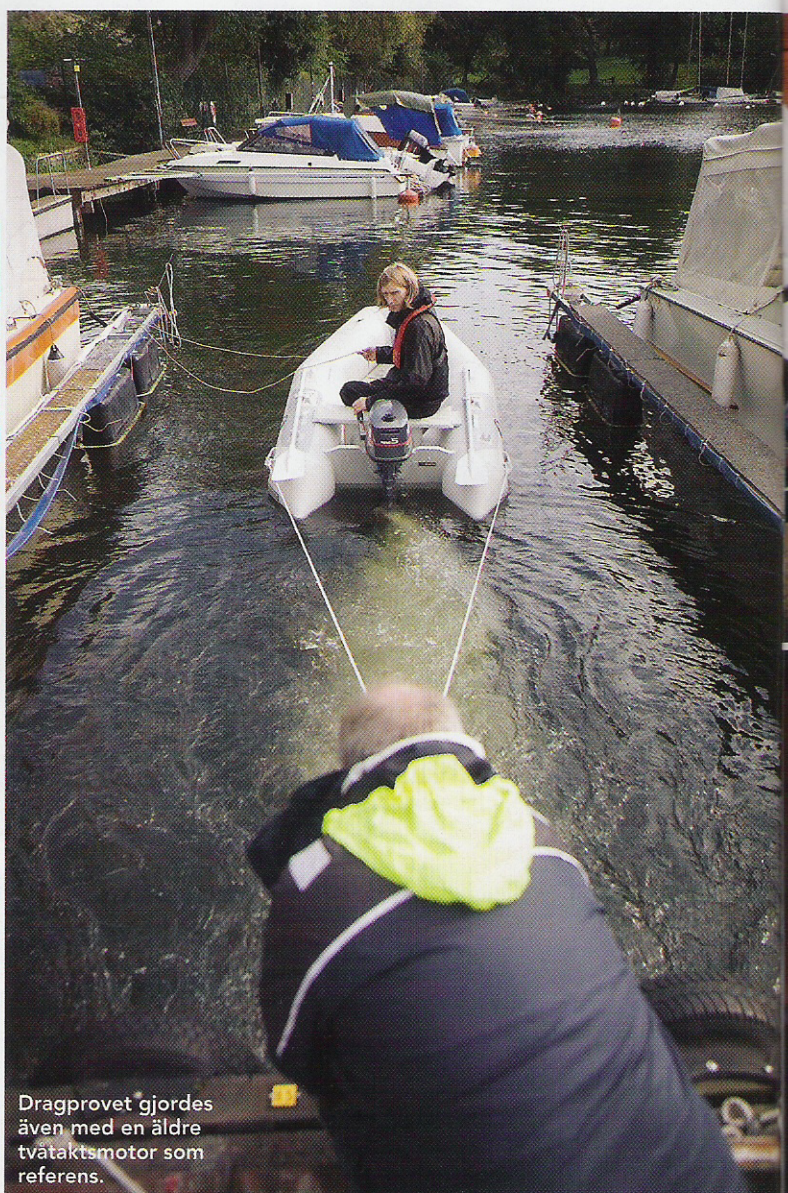
BILLIGT!







PB:s motorexpert Lars Lundbladh och redaktören Jens Augustinsson hjälps åt att blåsa den lilla gummibåt som användes vid testet.



Dragprovet gjordes även med en äldre tvåtaktsmotor som referens.

inställning är att så här små motorer ska gå att hantera i stort sett intuitivt av en någorlunda van båtmänniska. Man ska inte behöva läsa instruktionsboken för att komma iväg.

Fyra av motorerna är etablerade och starka varumärken: Yamaha, Mercury, Honda och Suzuki, medan två av modellerna känns mer ovana, åtminstone för oss här i Sverige, och hamnar i kategorin lågprismärken. Tohatsu är en kopia på Mercury medan Parsun häftar i skuld till Yamaha. Lyfter man av kåporna är det ganska uppenbart – maskinerna är lika som bär. Hur motiverar tillverkarna de stora prisskillnaderna då?

När det gäller just Yamaha och Parsun är glappet på så mycket som 3 000 kronor. Beträffande prissättningen på Tohatsu är det idag knappt att den kvalar in i lågpris-kategorin, men det känns fortfarande som att märket är en utmanare.

Skillnaden, hävdar tillverkare, är att det är olika kvalitet på delarna, olika legering-

ar i metallen. Det här är något som vi varken kan bekräfta eller motbevisa. För att få veta säkert måste vi antagligen smyga oss in på någon fabrik i Kina. Om det finns en faktisk skillnad vet vi heller inte om den har någon praktisk betydelse. Ett långtids-test över åtskilliga år skulle vara det enda rättvisa sättet att få fram ett svar.

### SMÅ VARIATIONER

När det gäller det faktiska testet blir resultatet slående: Motorerna uppvisar små variationer och egenheter, men är på det hela taget lika bra. De drar i stort sett med samma kraft.

Avviker gör bara Honda och Suzuki. När det gäller Honda är det naturligt, eftersom den är deklarerad som en hel hästkraft starkare, men när det gäller modellen från Suzuki finns förklaringen snarare i att motorn är en förklädd femhästare. Den har med 138 cm<sup>3</sup> klart störst cylindervolym av de testade motorerna. Det kan tyckas förbryllande, men Suzuki är långt

ifrån ensamma om att tillverka en motor och sälja den som två olika. Det man gör är att man på något sätt stryker bränsletillförseln på den motor som ska säljas som "svagare". När det gäller Suzuki har de tre motorer med samma slagvolym men med olika effektuttag.

Om de olika motorerna fungerar lika bra blir ju obönhörligen slutsatsen att man lika gärna kan köpa den billigaste. Det är svårt att hitta bra skäl att hosta upp 10 000 istället för 7 000 kronor för en motor som troligen används ganska sparsamt. Jolle-motorerna ligger undanstuvade den mesta tiden och ekan på landet ligger oftast vid bryggan. Det är knappast gångtiden som knäcker båtmotorerna och i synnerhet inte de här små snurrorna.

Sedan är det ju mycket känslor i det här med båtprylar. Få konsumenter är så konservativa som båtägare och många kommer att satsa på dyrare, mer etablerade märken även om vi säger: Sikta på något billigt!



Lika som bär...  
Flera märkesmotorer har  
"lägpriskopior" som licens-  
tillverkas. Även om de ser  
olika ut på utsidan så kan de  
vara identiska under kåpan.



På Hondan sitter det extra  
brytpinnar under kåpan. Det  
kan komma väl till pass.



Med bara en person ombord  
kommer den lilla gummibåten  
upp i planing.



Fyra eller fem  
hästkrafter kan  
vara lagom i  
aktern på de  
flesta jollar.



Dragprovet gjordes på Kristinebergs  
båtklubb i Stockholm, som generöst  
ställde upp till vårt förfogande.



## YAMAHA

Det här var en av de dyraste motorerna i testet och även den allra lättaste med sin matchvikt på 22 kilo.

Ett plus när det gäller hanterbarheten är att man hittar utförliga instruktioner fastklitrade på en dekal under kåpan. Smidigt med tanke på att instruktionsböcker har en tendens att inte finnas till hands när de behövs.

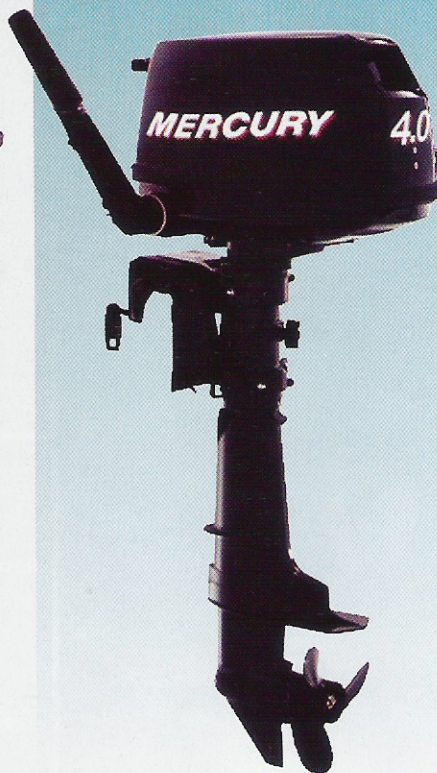
När vi testkörde den så visade det sig att det blev ganska blött i båten. Något i riggens konstruktion gör att den skvätter vatten omkring sig. Det här gällde också lågpristvillingen Parsun.



## MERCURY

På samma prisnivå som Yamaha hittar vi modellen från Mercury. Den är utrustad med en varningslampa som ska lysa vid låg oljenivå. Det här är naturligtvis en bra funktion, om den fungerar bra kan det ju rädda motorn, men det är inget vi testat.

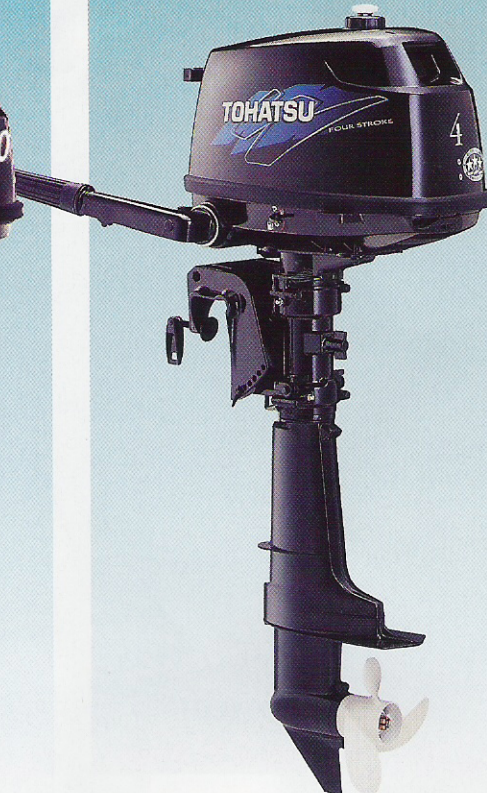
Vi upplevde att växeln på det exemplar vi testade var lite "otydlig" mellan de olika lägena.



## TOHATSU

Bara en aning billigare än de etablerade märkena är modellen från Tohatsu. Även den är utrustad med en varningslampa för låg oljenivå. Inte så märkligt med tanke på att den är en kopia på Mercury.

Motorn visade sig dock vara ett kilo tyngre än sin förlaga, Mercury.



MÄRKE/MODELL	YAMAHA 4 HK	MERCURY 4 HK	TOHATSU 4 HK
Pris, cirka	10 600:-	10 600:-	10 200:-
Betyg	****	****	****
Dragkraft, newton	480	470	490
Cylindervolym, cm <sup>3</sup>	112	123	123
Hanterbarhet	+ Utförliga instruktioner under kåpan, direkt på motorn.	+ Varningslampa för låg oljenivå. - Otydliga växellägen.	+ Varningslampa för låg oljenivå.
Buller, dB(A)	81	81	79,5
Toppfart, knop	11	11	11
Vikt, kg	22	25	26
Inbyggd tank	Ja, 1,1 liter	Ja, 1,1 liter	Ja, 1,1 liter
Extern tank	Tillbehör	Tillbehör	Tillbehör
Propeller	7½ x 7"	7,8 x 7"	7,8 x 7"
Utväxling	2,08:1	2,15:1	2,15:1
Övrigt	Det "skvätter och skvalpar" vatten om motorn.		Kopia på Mercury.



## PARSUN

Här är testets verkliga lågprismotor. Under kåpan hittar vi dekaler med användarhandledning precis som på förlagan från Yamaha. För 3000 kronor mindre får man en motor som till det yttre ser annorlunda ut, men är identisk under locket.

På köpet får man dessutom en tryck-tank och slang.

Även om den här motorn skvätter det när man kör.

## SUZUKI

Den här motorn uppvisade större dragkraft än sina konkurrenter. Faktum är att den var lika stark som Hondas femhästare. Motorn har också klart störst slagvolym och säljs av Suzuki i olika versioner som fyra, fem och sex hästars motorer. För att minska effektuttaget stryker tillverkaren bränsletillförseln.

Just den här modellen, med kort rigg, saknar anslutning för extern tank.

## HONDA

Modellen tävlar i en klass för sig eftersom Honda inte har någon motor på fyra hästar i sitt sortiment. Den har större dragkraft än konkurrenterna och den är också dyrast av de testade motorerna.

En bra detalj är att det sitter bryt- och saxpinnar i reserv under kåpan. Smart!

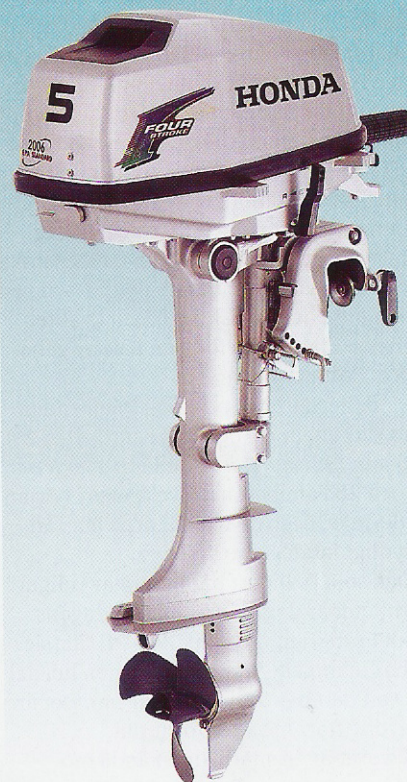
Den här modellen saknar helt inbyggd tank.



**PRIS-  
VÄRD**  
Praktiskt  
Båtägande



**STARK**



PARSUN 4 HK	SUZUKI 4 HK	HONDA BF 5 5 HK	REFERENS TVÅTAKT YAMAHA 5 HK
7400:-	10500:-	12800:-	-
****	****	****	-
430	530	530	470
112	138	127	
+ Utförliga instruktioner under kåpan, direkt på motorn.	+ Synglas för oljenivån. - Bara ett bärhandtag.	+ Bryt- och saxpinnar i reserv sitter under kåpan.	
80,5	80	81	80
11	11	11	11
25	25	27	22
Ja, 1,3 liter	Ja, 1,5 liter	Nej	Ja
Ingår	Nej	Ingår	
7½ x 7"	7½ x 6½"	7 7/8 x 6 3/4"	
2,08:1	1,92:1	2,08:1	
Trycktank ingår. Kopia på Yamaha. Det "skvätter och skvalpar" vatten om motorn.	Reagerar "häftigt" på roder-rörelser. Behaglig karaktär på motorljudet. Ej extern tank.	Saknar inbyggd tank.	