

Inombordare när Timell får välja

När Martin Timell bytte båt valde han en stöddig inombordare i stället för två utombordare. Hans nya Anytec 860 har en rejäl järnspis. Text & foto: Lars-Åke Redéen



Martin Timell har en Anytec 860 med en 8,2 liters bensin inombordare vid sommarstället. Han föredrar inombordare eftersom båten får låg tyngdpunkt och blir snyggare med en stor motor i skrovet.



Den 8,2 liter stora V8:an, en äkta amerikansk big block, är på 380 hk. Vridmomentet räcker för att ge den 1 800 kg tunga båten utmärkt acceleration.

Toppfarten är närmare 50 knop, men båten går som bäst i 30–35 knop.



FAKTA &
TABELLER
PÅ NÄSTA
UPPSLAG

MARTIN TIMELL ÄR känd som hela svenska folkets hemmafisare. Därför är det kanske inte så konstigt att han satsade på en stor järnspis i sin nya båt. Båten är utrustad med en 8,2 liters bensen V8 med dubbla katalysatorer och elektronisk bränsleinsprutning och är som helhet mycket modern.

Timell har bra argument för att välja inombordsmotor i stället för utombordare, som är det vanligaste på stora och snabba aluminiumbåtar som den Anytec 860 han har.

– Jag ville ha en båt med låg tyngdpunkt och definitivt ingen utombordare. Jag tycker att båtar går bättre med inombordare om man inte ska köra väldigt fort och så tycker jag att de blir snyggare med inombordsmotor, säger Martin Timell.

Redan i den förra båten, även det en Anytec 860, hade Martin en inombordare. Det var en diesel som dessvärre aldrig fungerade riktigt som det var tänkt. Nu är dock allting som det ska vara.

– Nu är det riktigt, riktigt roligt att köra båt igen. Nu funkar allting och båten är så vacker!

– Jag behöver aldrig vara orolig för något när jag kör båten. Den går genom allt utom Cinderellas vågor.

Den Anytec 860 som nu ligger vid familjen Timells brygga vid sommarhuset på Mjölkö i Stockholms skärgård har flera goda egenskaper. Den går upp i planing mycket snabbare än med dieselmotorn i förra båten.

”Nu är det riktigt, riktigt roligt att köra båt igen.”

Och så är den lugn och fin att köra.

– Den här båten gör 49 knop på topp olastad, några knop mindre med full tank. Det är trevligare är att köra i 33–34 knop, då är det riktigt fint.

– Jag tycker att båtliv är att åka båt och att det ska vara praktiskt. Jag har kamrater som har båtar som man inte får gå ombord med skor i. Det måste vara ett helvete...

IDÉN TILL ATT sätta en stor bensininombordare i nya båten är inte Martins egen. Det var Anytecs säljare och vd som slog sina kloka huvuden ihop och föreslog det.

Båtliv har provkört Martins Anytec med en V8 på 430 hk. Kontrasten till andra motsvarande båtar är stor eftersom de flesta, som sagt, har utombordare. Här är det i stället ett dovt men ytterst respektingivande muller i aktern som talar om för oss att båten har bra prestanda och kraft i överflöd.

Båten accar snabbt upp i planing. Det stora kraftpåslaget märks väldigt tydligt om man slår gasen i botten vid cirka 30 knop. Den enorma motorn, som har använts i racing i USA tidigare, reagerar blixtnabbt och drar iväg med den kraft som bara en riktigt stor

big block bensinmotor kan ge. Här finns det vridmoment för ett helt åkeri.

Ljudet när vi lyfter på motorluckan är lika hemtrevligt som tydligt: här bor en urstark bjässe som kan dra iväg en båt utan att tveka.

Hela tanken med att välja en inombordare i stället för utombordare är intressant. Det pratas mycket om utombordare idag, men det är lätt att bli enkelspårig. Vissa båtar är beroende av en inombordare med tanke på de kombinationer som finns för utväxlingar med mera kontra båtens vikt och belastning. Dessutom är en inombordsmotor med bensindrift relativt sett väsentligt billigare än motsvarande dieselmotor.

Ytterligare argument för den MerCruiser som Martin Timell har valt är motorn klarar av de hårda amerikanska miljökraven, som är mycket tuffare än i Europa. Den har två katalysatorer och därmed väldigt låga utsläpp av avgaser och emissioner.

MARTIN ÄR HELT inställd på att köra mycket med sin båt. Inte minst på sommarstället, där en del avsnitt i Äntligen Hemma och även en del matprogram har spelats in.

– Båten ska den användas till allt möjligt. Inte minst för att köra grejer till mina byggen på ön. Kanske blir det ett nytt växthus till nästa sommar, säger han.

Martins TV-kompis David Hellenius har även han köpt en ny Anytec i år. David tror mer på utombordare och har två stycken Verado på akterspegeln. ☺

**”Nu är det riktigt, riktigt
roligt att köra båt igen.”**





Fakta Anytec 860

Längd:	8,86 m
Bredd:	2,60 m
Vikt utan motor:	1800 kg
Motorstyrka:	300–600 hk
Tank:	420 liter
Djupgående:	0,65 m
Bottenvinkel (akter/för):	23/48 grader
Pris:	1 400 000 kr med V8 8,2 inkl. katalysator 1 470 000 kr diesel Mercury V8 TDI 370 hk

Info: www.anytec.se

Fakta MerCruiser 8.2 Mag HO

Motor typ:	V8
Volym:	8,2 liter (502 kubiktum)
Effekt:	430 hk/321 kW
Max varvtal:	4600 – 5000
Bränsletillförsel:	Elektronisk bränsleinsprutning (MPI) med flerpunktsfunktion
Kompression:	8.75:1
Generator:	65 A/917 W
Mått (lxbxh):	35 x 33 x 24" / 878 x 838 x 610 mm
Vikt:	631 kg
Kompatibla drev:	Bravo One X, Bravo One XR, Bravo Three X, Bravo Three XR, Bravo Two X
Info:	www.mercurymercruiser.com