

# Snabb utombordare mot

Valet mellan inombordare och utombordare är inte så lätt som det verkar. Båtliv har testat två likadana båtar med de två alternativen. Vilket som är bästa valet handlar om både känsla och ekonomi. Text & foto: Lars-Åke Redéen Testfakta: Lars H. Lindén

**DE SENASTE ÅREN** har det blivit allt vanligare med utombordsmotorer på större båtar. I USA, som oftast är först med trender på båtmarknaden, är det vanligt med flera stora utombordare på motorbåtar upp till 15 m (50 fot).

Vi ser samma utveckling i Norden. Ju större utombordare som producenterna tar fram, desto fler båtar utvecklas för de här motorerna. Fördelarna är en snabb och kul båt att köra med stora innerutrymmen samtidigt som servicekostnaderna är låga. Utombordarnas nackdelar är bland annat högre bränsleförbrukning.

Båtliv har provkört två likadana Dahl P10 motorbåtar med Volvo Penta 2x330 hk dieselinombordare med drev respektive Suzuki 2x350 hk bensinutombordare. Båda båtarna var byggda i kolfiber.

Dahl P10 byggs på Luksusjaht i Estland, som även bygger Arcona segelbåtar och Delta motorbåtar. Båten lanserades 2015 och är en mycket välbyggd båt för den som vill kunna ta sig fram snabbt och bekvämt på sjön i alla väder. Dahl P10 är designad av Ted Mannerfelt, som har gett den fräcka linjer med låg tyngdpunkt för att få goda sjöegenskaper.

Denna dagturs- eller week-

endbåt används för snabba resor, ofta till och från landstället. Båten har en rymlig och ljus salong med skjutbar taklucka, pentry om babord och en förlig kabin med fullängdskojer samt separat toalett. Den som behöver kan även bädda i salongen. Mest sannolikt är dock att kundgruppen aldrig varken bor eller lagar mat i båten utan mest använder den för snabba transporter.

**INREDNINGEN ÄR SNYGGT** utförd i högsta kvalitetsklass med elegant material och hög detaljfinish. Uppbyggnaden är modern med avancerade förstärkningar i skrovet och finesser som till

exempel limmade rutor. Det enda synliga kolfibret är en del av soffan, övriga ytor är lackade för att tåla solen bättre.

Båtens akterdäck är rejält tilltaget med rena ytor där allt är enkelt att nå. Sidorna är högt uppdragna för att ge en trygg känsla och i akterkant finns en praktisk sittbänk med förvaring. Längst akterut finns en badbrygga.

Båtens fartområde är 40–65 knop beroende på motorval med en marschfart på 30–40 knop. Båten har knappt någon märkbar planingströskel.

Dieselmotor är för många det första alternativet i den här typen av båtar. Därför lanserades





# snål inombordare

den första versionen av Dahl P10 med en singelmonterad Volvo Penta D6-400 hk dieselmotor, vilket gav en toppfart på cirka 40 knop. Dieselmotorer är till sin konstruktion bränsleeffektiva än bensinmotorer, något som märks även vid vår provkörning. Kostnaden för dieselmotorerna är dock mycket hög, en båt med två 350 hk utombordare kostar lika mycket som en båt med en 400 hk diesel med drev.

**DE PROVKÖRDA BÅTARNA** är snudd på identiska. Båten med inombordare hade 2xD6-330 hk, som är relativt tunga motorer. P10 finns även med 2xD6-370 hk, som ger en toppfart på hela 51,7 knop. Det går också att installera 2xD6-400 hk, men det är svårt att motivera den extra kostnaden jämfört med de mindre effektversionerna.

Den andra båten (i kolfiber) är utrustad med 2x350 hk Suzuki Dual Prop utombordare. Priset är ungefär detsamma för båten med dubbla utombordare jämfört med en dieselmotor. Motorerna är placerade på en bracket cirka 60 cm akter ut för att få ner kraften i sjön så effektivt som möjligt.

Skillnaderna i utrymme är påtagliga. De stora sexcylindriga dieselmotorerna på 5,5 liters slagvolym fyller upp motorrummet ordentligt. I utombordarversionen är hela det här utrymmet ledigt för att stuva prylar i.

**PROVKÖRNINGEN GAV FLERA** tydliga sår om motorvalet. Det främsta handlar om bränsleförbrukningen där utombordarna som väntat hade högre förbrukning. I hela fartområdet på 20-40 knop låg förbrukningen 40-45 procent högre än med dieselmotorerna.

Detta framgår tydligt av tabellerna på nästa sida.

**PRESTANDA ÄR RELATIVT** lika, men accelerationen är bättre med utombordare. Toppfarten är ungefär densamma för de olika alternativen där utombordarna är snabbast med 51 knop toppfart.

1 000 Nm med dieselmotorerna betyder 1 900 liter vid 30 knop, det vill säga 32 300 kr med en bränslekostnad på 17 kr/lit. Med utombordarna blir förbrukningen 2 500 liter och kostnaden för samma körsträcka 42 500 kr, en skillnad på 10 200 kr. Det är mycket pengar, men skillnaden visar att det tar många år innan prisskillnaden mellan motoralternativen är kompenserad. Innan dess måste troligen motorerna bytas ut minst en gång.

Ljudnivån i båtarna skiljde

inte så mycket som vi trodde. 3 dBA brukar beskrivas som en fördubbling av ljudnivån. Den största skillnaden i ljudnivå i de här båtarna uppmätte vi vid lågfartskörning, där utombordarna brummade dovt men högre än inombordarna.

Dieselmotorer brukar skapa en hel del stomljud som hörs i hela båten, men tack vare bra ljudisolering och blyplattor mot skrovet hade inombordarversionen i stort sett samma ljudvärden som båten med utombordare. Däremot upplevde vi utombordarnas motorgång på högre frekvenser som behagligare än dieslarnas dova stämma. Jämförelsen är dock inte helt rättvis eftersom utombordarbåten hade mindre ljudisolering, vilket gav mer ljud från vatten som strömmade mot skrovet. Vi mätte ljudnivån vid förarplatsen och ➔







"Motorrummet" med utombordare ger extra stuvutrymme.



Akterdäcket på utombordarbåten.



Motorrummet i versionen med inombordare är fullmatat.



Akterdäcket på inombordarbåten.



Kabinen har två breda fullängdskojer.

Inredningen i Dahl P10 är snyggt utförd med bra kvalitet i alla detaljer. Salongen har limmade sidorutor och en stor, skjutbar taklucka.

## Dahl P10

<b>Längd:</b>	10,90 m
<b>Bredd:</b>	3,10 m
<b>Vikt:</b>	4 000 kg
<b>Bränsle:</b>	650 liter
<b>Vatten:</b>	100 liter
<b>Hålltank:</b>	60 liter
<b>Material:</b>	glasfiber eller kolfiber
<b>Bränsle:</b>	650 liter
<b>Design:</b>	Mannerfelt Design Team
<b>Pris:</b>	3,45 Mkr 2xVolvo Penta D6-330/DPH 3,15 Mkr 2xSuzuki DF350A Dual Prop
<b>Info:</b>	<a href="http://www.dahlnaval.se">www.dahlnaval.se</a>

bedömer inte skillnaden i ljud-isolering som avgörande.

**VI TYCKER ATT** båda versionerna har sina fördelar. Båten känns dock piggare och tystare med utombordare. Den varianten har även betydligt större stuvutrymmen ombord. Andra fördelar med diesel är till exempel räckvidd och säkerhet.

Utombordarbåten la sig ganska mycket åt sidan vid skarpa girar. Vi rekommenderar trimplan för att få ordning på

detta. Båten är lite känslig upp till ungefär 25-30 knop, därefter rätar den upp sig när man trimmar upp riggen.

**SAMMANFATTNING:** Provkörning med utombordare och inombordare på likadana båtar ger tydliga resultat. Utombordare har högre bränsleförbrukning, men utslaget över tid blir de billigare. Inombordsmotorerna är mycket dyrare i inköp men ger längre räckvidd med lägre bränsleförbrukning. ☺

### Diesel: 2xVolvo Penta D6-330 hk

Knop	Lit/Nm	dBA
8,5	1,4	67
10	1,5	73
15	1,9	73
20	1,7	77
25	1,8	77
30	1,9	77
35	2,0	77
40	2,2	80
45	2,6	83
48,5	2,9	83

### Utombord: 2xSuzuki DF350A Dual Prop

Knop	Lit/Nm	dBA
7	1,8	57
10	3,4	71
15	2,8	70
20	2,4	73
25	2,5	76
30	2,5	76
35	2,8	78
40	2,9	80
45	3,6	81
51	4,2	81

**Testfakta:** Belastning: 2 personer. Toppvarvtal: 3600 rpm. Testplats: Lidingö. Testdatum: juli 2018. Ljudnivån mätt vid förarplatsen. Trimplanen nollställda.