

V8-diesel med mer effekt

COX V8 dieselutombordare finns nu med 350 hk effekt. Motorn kan köras på fossilfria bränslen som till exempel EcoPar Bio och HVO100. Text: Lars-Åke Redéen

BÅTLIV TESTADE DENNA kraftfulla utombordare första gången 2019. Då var det 300 hk-varianten, monterad på en Rupert R8 RIB. Den effekten är fortfarande den lägsta för COX-motorn som produceras i England av företaget Cox Powertrain. En intressant svensk vinkel är att huvudägarna bakom Tetrapak har varit med och finansierat utvecklingen och byggandet av fabriken.

PÅ VÅRENS BÅTMÄSSA i Stockholm lanserades den nya, större varianten på 350 hk. Det har samma motorblock på 4,4 liter med en 60 graders V8-konfiguration och ett maxvarv på 3 800 varv/min. 350 hk varianten har dock andra turboaggregat, mjukvara och förstärkt transmission. Ytterligare en (starkare) variant är på gång på samma motorblock, som troligen tål betydligt högre effektuttag.

Vid premiären för COX 300 angavs inget vridmoment, men det är 650 Nm på svänghjulet. Motorn har ingen konstgjord andning med till exempel kompressor, men vid 1 900 varv/min kopplas de dubbla turboaggregaten in och levererar rejält med kraft.

I början hade COX en del problem med det höga vridmomentet. Det dunkade när växeln lades i och båten sköt fart direkt på tomgång. COX löste detta genom att stänga av fyra cylindrar vid växling då även tomgången går ner till 650 varv/min. Då minskar det höga vridmomentet och motorn kan starta mjukt och fint på fyra cylindrar. Tomgångsvarvtalet är något högre än på andra motorer, cirka 800 varv/min för att hålla koll på kylningen.

I SOMRAS KÖRDE vi COX 300 på en XO EXPLR 9, som har ett vasst och därmed inte helt lättdrivet

skrov. Trots det drog den 3,5 ton tunga båten inte mer än 1,3 lit/M i drygt 30 knop. Det kan jämföras med 0,9 lit/M med samma motor på den betydligt lättare Rupert R8 (1 600 kg tom båt) i 35-40 knop med 8-10 personer ombord. Jämförelsen är dock inte helt rättvis. COX 300 ska i XO-båten närmast jämföras med en inombordardiesel som drar ungefär lika mycket eller mer.

FÖRUTOM DEN RÅA styrkan överraskar den här motorn med att den går både tyst och mjukt. Den går utmärkt att köra med miljövänliga bränslen som till exempel EcoPar Bio och HVO100, som ger cirka 90 procent lägre CO₂-utsläpp. Dessutom klarar den miljöcertifieringar EPA Tier 3, RCD II, IMO II och BSO II. Det gör att den är godkänd för Bodensjön, som har några av världens hårdaste utsläppsregler. Det fossilfria bränslet avger inga

doftande eller synliga avgaser.

Det är således enkelt att hitta fördelar med den här utombordaren. På minussidan hamnar inköpspriset, som är det dubbla jämfört med en bensinutombordare i samma storlek. 650 000 kr plus moms (totalt 812 500 kr inklusive moms) är väldigt mycket pengar, men kan räknas hem för den som kör väldigt mycket.

FÖR DEN SOM kör väldigt mycket är en kraftfull dieselutombordare ett bra alternativ. Bränsleförbrukningen är cirka 30 procent lägre än för motsvarande bensinmotor och serviceintervallerna betydligt längre. Oljebyte görs efter 250 timmar i stället för 100 timmar som i en bensinutombordare. Den första stora servicen görs efter 1 000 timmar och livslängden anges av fabriken till 6 000 timmar, men den svenska generalagenten säger minst 3 000 timmar. ☺

XO EXPLR 9 med COX 300 drar cirka 1,3 liter diesel per sjömil i drygt 30 knop. Båten väger 3,5 ton. Foto: Kari Nurmi/Finnboat Floating Show 2023.



COX 300 väger 385 kg. Motorn är en upprättstående V8 diesel på 4,4 liter med 60 graders vinkel. Foto: Kari Nurmi/Finnboat Floating Show 2023.

Fossilfria bränslen som EcoPar Bio (bilden) och HVO100 gör att rök och lukt försvinner. CO₂-utsläppen minskar med över 90 procent, enligt tillverkaren.

