

Sargo 28 Explorer med dubbla Yamaha V6 utombordare. Båttypen är, liksom Targa, starkt förknippad med dieselinombordare och drev, men det finns flera argument som talar även för den här motoriseringen. Valet är inte enkelt.



Inombordare eller utombordare:

Knepigt val med många varianter

Valet mellan inombordare och utombordare är inte helt enkelt. Vi har testat Sargo 28 Explorer och Targa 27.2 OB – båda utrustade med utombordare. Text: Lars-Åke Redéen och Atle Knutsen Foto: Sargo och Targa Boats

TRENDEN MED ALLT kraftigare utombordsmotorer på allt större båtar har hållit i sig och ökat i styrka de senaste åren. En av förklaringarna är att utombordarna har blivit mycket mer avancerade och tuffare designade medan inombordsmotorerna lever sitt liv i skymundan dolda under durkarna även om de också har fått mer effekt och flera nya finesser.

Men det som började som en trend på dagturs- och fiskebåtar har nu även tagit sig in på marknaden för klassiska året-runt-båtar som Sargo och Targa. Dessa båda finska tillverkare var under många år själva sinnebilderna för trygga och dieseldrivna nordiska inombordarbåtar. Men ju längre utvecklingen gick, desto mer oundvikligt var det att utombordarna skulle komma med på tillvalslistan även för dessa båtar. De mindre storleksklasserna har redan

tagit en stor del av försäljningen.

För Targas del startade utvecklingen mot utombordare när deras franska återförsäljare sålde en av de mindre modellerna med dubbla Suzuki utombordare på kunders begäran. Sargo dröjde längre med skiftet och är nog den nordiska båttillverkare som har väntat längst, men nu har de också presenterat en utbordarbåt.

BÅTLIV HAR KÖRT både Sargo 28 Explorer och Targa 27.2 OB med utombordare. Sargo med 2x250 hk Yamaha och Targa med 2x300 Mercury.

Körupplevelsen skiljer sig en hel del från samma båtmodeller med inombordare. Med aktermonterade motorer får båtarna en högre tyngdpunkt eftersom utombordarnas tyngsta del (powerhead) sitter mer än en meter längre upp än inombordarna och deras drev. Samtidigt får man kraften mycket

längre akterut från skrovet, vilket ger ett bra gångläge. Utombordarna ger också en högre toppfart eftersom de motorerna varvar ut mer. Motorkänslan och gångkaraktärstiken är dock en annan än hos en mer lågvarvig dieselmotor. Tack vare en lägre tyngpunkt och att drevet sitter längre ner i vattnet ger inombordare också över lag ett ekipage med lugnare rörelser under gång.

Utombordarna reagerar snabbare med häftigare acceleration och går riktigt bra i marschfarter på 25–30 knop. Vid mellan- och höga farter märks det att inombordardieslarna har ett högre vridmoment och de orkar därför trycka på mer effektivt, i synnerhet i hög sjö.

Bränsleförbrukningen skiljer sig inte åt dramatiskt mycket. En Targa 27.2 med Volvo Penta D6-400 drar 1,7–1,8 lit/M. Med 2x300 Mercury är motsvarande siffror 2,4–3,1 lit/M,



Targa 27.2 OB med dubbla Mercury V8 utombordare. Den här motoriseringen ger båten en helt annan karaktär än inombordsdiesel med drev. Lösningen med utombordare möjliggör fler tekniska lösningar än inombordare.

Förarplatsen i Sargo med gott om plats för instrumentering, god sikt runt om och enkel åtkomst till skarndäcket via en skjutsdörr.

Förarplatsen i Targa är funktionell på samma sätt som i Sargo. Ratten är enkel att ställa i höjdled och även här är det enkelt att ta sig ut på sidorna.



båda mätta vid marschfart.

Ett argument som talar för utombordarna är tillval som till exempel Mercury Skyhook och Helm Master med joystick. Båda de här systemen gör det mycket enklare att hantera båten vid tilläggningar och i trånga farleder. Motsvarande system finns med joystick även för Volvo Penta inombordare, men utombordarlösningen fungerar bättre eftersom det är två motorer som samarbetar med en bogpropeller.

FÖR NÅGRA ÅR sedan testade vi två Dahl P10. Den ena var försedda med dubbla dieselmotorer med drev och den andra hade dubbla utombordare. I övrigt var båtarne identiska. Den gången kom vi fram till att valet handlar om både känsla och ekonomi. Men det är inte helt enkelt att räkna på vilket motorval som lönar sig i längden. Inköpspriset är en sak. Två stycken Mercury 300 hk kostar ungefär som den minsta varianten av en Volvo Penta D6-340. Därtill kan man lägga servicekostnaden på 30 000-40 000 kr

för en D6:a medan utombordarna klarar sig på under 10 000 kr per motor förutom större service. Volvo Penta har fått lägre servicekostnader på senare år, men de är inte på samma nivå som för utombordarna.

Sett över riktigt lång tid måste den som väljer utombordare byta ut dessa medan den som väljer dieselinombordare kan räkna med mycket längre livslängd. Det är dock inte många som har sina båtar tillräckligt länge och på tio års sikt eller mer hinner det hända så mycket med teknikutvecklingen att ett motorbyte, eller åtminstone drevbyte, kan bli aktuellt även för den som har valt diesel.

VI TRODDE ATT ljudnivån skulle skilja mycket mellan de olika motorvalen, men det är inga större variationer. Anledningen är att utombordarna blir tysta eftersom de sitter så långt akterut medan inombordaren ligger välisolerade under akterdäcket. Ljuddbarnen tycks dock skilja lite till inombordarens fördel, i synnerhet vid högre farter.

Andra argument som kan avgöra motor-

valet är att den som har båten i sjön året runt får en fördel med utombordare. Kylvattnet rinner ut när motorerna tillas upp så att motorerna inte fryser. Å andra sidan får man ingen "gratis" gångvärme från utombordarna under den kalla årstiden.

Miljömässigt har inombordarna en klar fördel eftersom dess kan köras på miljödiesel som till exempel HVO100 (förnybar och fossilfri syntetisk diesel). Utombordarna måste köras på bensin och här finns inga kraft på rening av avgaserna. Motortillverkarna har förberett inför kommande krav på katalysatorrening, men hittills finns det inga regler för detta.

Boutrymmen och övriga egenskaper är desamma som i inombordarbåtarna. En stor skillnad är de stora förvaringsutrymmen under akterdäcket som skapas när motorerna monteras på akterspegeln i stället för inne i båtarne.

För dessa två båtar finns inte något inbördaralternativ med dubbelmontage eftersom två dieselmotorer inte får plats. ☹



Salongen i Sargo

Fakta Sargo 28 Explorer

Längd ö a:	9,7 m
Bredd:	2,99 m
Djup:	1,05 m
Vikt:	4 400 kg
Motorer:	2 Yamaha à 250 hk
Toppfart:	43 knop
Kojer:	2 + 2
CE-klass:	B-Offshore
Pris:	från 2,85 Mkr
Info:	www.sargoboats.fi

Fart och bränsleförbrukning

Sargo 28 Explorer 2xYamaha 250 hk

Fart knop	Varv/min	Förbrukning lit/M
4,8	1000	2,1
8,3	2000	3,3
9,7	2500	4,2
12,3	3000	4,1
21,3	3500	3,1
28,8	4000	3,1
32,9	4500	3,4
37,2	5000	3,9
40,7	5500	4,0
43,5	5900*	4,5

*Toppvarv.

Med motorerna monterade långt akterut blir greppet i sjön annorlunda än med inom-bordare, som i sin tur ger lägre tyngdpunkt och ännu lägre position för propellern.

Salongen i Targa.

Även med utombordare kommer propellrarna långt ner i sjön. En del av badbryggan får lämna plats åt utombordarna, men samtidigt blir förvaringsinnerutrymmena i båten större.



Fakta Targa 27.2 OB

Längd ö a:	9,19 m
Bredd:	3,10 m
Djup:	1,10 m
Vikt:	4 100 kg
Bränsle:	530 liter
Vatten:	100 liter
Motorer:	2x250 eller 2x300 hk
Marschfart:	23–30 knop
Toppfart:	35–46 knop
Kojer:	2 + 2
CE-klass:	B-Offshore
Pris:	från 2,75 Mkr (2x250 hk)
Info:	www.targa.fi

Fart och bränsleförbrukning

Targa 27.2 OB 2xMercury 300 hk

Fart knop	Varv/min	Förbrukning lit/M
4,8	1000	2,7
8,2	2000	3,6
9,1	2500	4,5
13,7	3000	2,4
26,5	3500	2,4
31,1	4000	2,6
35,1	4500	2,9
39,2	5000	3,3
46,1	5918*	4,2

*Toppvarv.

