

Kör soppsmart i sommar

Den planande motorbåtens gångläge i vattnet betyder allt för bränsleförbrukningen och en bekväm gång. I farter mellan 9 och 15 knop kostar det mest. Rätt fart sparar både pengar och miljön. Text: Lars H Lindén Foto: Lars-Åke Redéen & Lars H Lindén

ETT OPTIMALT planingsläge ger inte bara en bekväm gång i vattnet, utan det ger oftast den lägsta bränsleförbrukningen räknat i liter per sjömil. Speciellt i fartområdet 25 till 35 knop.

Det är många parametrar som måste stämma för att nå dit. Båten bör ha en effektiv bottenform och rätt motorstyrka så att den "orkar" komma upp i planingsfart med en viss belastning. Väljer man den minst rekommenderade motorstyrkan och belastar båten maximalt, kom-

mer den med all sannolikhet att gå i en "ständig uppförsbacke" och förbrukningen blir därefter.

Om man inte har möjlighet att förändra bottenformen eller motorstyrkan kan man komma en bit på vägen om båt och motor är utrustade med trimplan och Power Trim. Trimplanen sitter i båtens akterspegel och justeras normalt via en panel vid förarplatsen. Numera finns även automatiska trimplan som via ett inbyggt gyro känner av båtens läge i vattnet. Med Power Trim ställer man in motorns riggvinkel

i förhållande till akterspegeln och justeringen sker via en knapp på motorns växelreglage.

BÖRJA TESTERNA MED att nollställa trimplanen (= helt uppe) och gasa upp båten till en fart på runt 25 knop. Trimma ut motorns rigg med Power Trim i takt med fartökningen och testa hur långt det går innan propellern tappar greppet och varvtalet sticker iväg. Trimma in riggen några grader tills propellern greppar igen och anteckna detta värde som man hittar i motorinstrumenten i

form av en siffra eller ett antal streck. Falla båten åt sidan, så räta upp den genom att trycka ner babords eller styrbords trimplan. Men inte så mycket att man tappar farten.

När man hittat ett gångläge som man är nöjd med, kolla var skrovet bryter vattenytan. Det optimala läget för en standardbåt är när vattnet bryts vid en punkt som ligger cirka en tredjedel av skrovlängden räknat från aktern i planande farter. Om vattnet bryts midskepps och stäven ligger lågt när man har justerat ut Power



Trim optimalt, kan ett propellerbyte vara lösningen.

PROPELLRAR FINNS I en mängd olika utföranden för att passa till olika bottenformer och farter. Har båten en slät botten utan steglistor, så kan en så kallad kupp propeller hjälpa till att "lyfta upp" den ur sjön och därmed få upp ståven och därmed minska den våta ytan. Kupp propeller betyder att bladspetsarna är något stukade in mot centrum och med denna form får propellern ett bättre grepp i vattnet. Med en kupp propeller kan man även trimma ut motorns rigg ordentligt, och detta är en fördel på båtar som tenderar att överplana.

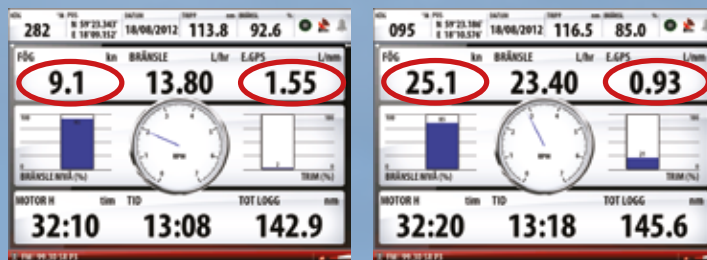
En båt med stegbotten har en "egenbärande kraft" som lyfter upp båten. Här finns inte samma behov av en kupp propeller om motorn är rätt monterad. Man

kan istället välja en allround-propeller med mindre kupp som i sin tur kan ge bättre acceleration och bättre fart. En bra acceleration kan vara en fördel när man kör i lite gropig sjö och behöver kraft för att komma upp över vågtopparna.

SIST, MEN ICKE minst, något om marknadens nya ekonomiproPELLRAR som är anpassade för farter mellan 25 och 35 knop. Det här är propellrar med större och rundare blad som ger ett perfekt grepp i vattnet och är "trimvänliga". Mercury har en serie rostfria propellrar som heter Enertia Eco och Yamaha en serie aluminiumpropellrar med beteckningen Talon GP. Inga propellrar för högfart, men som ger en lägre förbrukning i mellanfarter. I Båtliv nr 3 presenterade vi en test med Mercurys nya propellrar. ☘



Sämsta tänkbara gångläge för en planande båt ligger i farter mellan 9 och 12 knop. Ingen sikt föröver och mycket hög förbrukning i förhållande till farten.



Numera kan man få upp all motorinformation i en kartplotter. Här intressanta siffror med en 115 hk Mercury. I 9 knop är bränsleförbrukningen 1,55 liter/M och i en planande fart på 25 knop ligger den endast på 0,93 liter/M. Sistnämnda bild visar även att man kan trimma ut riggen med 21%. ➡



Ett perfekt gångläge för en planande motorbåt. Ståven ligger högt och vattenytan bryts långt bak.

Båtliv GÖR-DET-SJÄLV



Mercury har utvecklat ett automatiskt system för justering av riggen till bästa läge vid olika varvtal och farter. Systemet har beteckningen Active Trim och kan monteras på alla utbordare som är utrustade med SmartCraft instrument och en digital trimgivare.



Med Power Trim kan man justera motorns riggvinkel i förhållande till akterspegeln. En viktig funktion som finns på utbordare från 40 hk och uppåt och som kan betyda en hel del för båtens gångläge och bränsleekonomi. Justeringen sker normalt med en knapp på växellaget.



Båtens gångläge kan förbättras med ett propellerbyte. Mercury och Yamaha har tagit fram propellrar med en större bladytta som ger en något lägre toppfart, men håller farten bättre i mellanfart och ger därmed ett bättre gångläge. Bilden visar Yamaha Talon GP för motorstyrkor mellan 80 och 130 hk.

6 knop - 0,7 lit/M



12 knop - 1,2 lit/M



25 knop - 0,8 lit/M



Tre intressanta bilder med en Buster XL i olika farter. Överst med riggen mot akterspegeln och ingen större vågbildning. Mellanbilden fortfarande med riggen mot akterspegeln. Men här pressas aktern ner, stäven lyfter och sikten försämrar. Underst en planande fart med uttrimmad rigg på runt 50 procent. Perfekt gångläge och bra sikt föröver.

The way of reducing CO2 footprint now!

Miljövänligare tvåtaktsteknologi som "halverar" oljeanvändningen

Koncentrat/Injection som ersätter all annan 2-taktsstandardolja

TRIBORON
The way of reducing CO2 footprint now!

TWO-STROKE FORMULA INJECTION

4L

WWW.TRIBORONPRODUCTS.COM

Marinmotorer & tillbehör direkt från USA utan mellanhänder

USAONLINE.SE

08-446 49 00

ERBJUDANDE!

Köp en propeller och testa i lugn och ro!



Bytesrätt till annan sort eller stigning ingår alltid hos oss
Fri frakt på beställningar över 1000:–



Grymma priser på allt till din motorbåt i vår webshop!

Propellrar, avgaslimpor, service-motorer, motorblock, sötvattenssystem, kompletta motorer, olja, tillbehör, reservdelar, drevdelar

Vi erbjuder snabba leveranser i samarbete med:



USAONLINE.SE
08-446 49 00

Ny färg som förändrar allt

Silikonfärgerna kommer att revolutionera hur vi behandlar våra båtbottnar. Båtliv har målat sin redaktionsbåt med International Färgs nya silikonfärg. Text & foto: Lars-Åke Redéen

BÅTLIVS BUSTER SUPERMAGNUM från 2019 har sin hemmahamn i Karlskrona. Botten har tidigare varit målad med Trilux Hard Eco, som är en hård biocidfri bottenfärg.

I år valde vi att byta till silikonfärgen International B-Free Explore. Den gamla färgen har fungerat utmärkt, men den nya tekniken måste testas. Tidigare har vi beskrivit ommålning med silikonfärgen Hempel SilicOne (Båtliv 5-18).

B-Free Explore kan appliceras på nya skrov eller direkt på befintlig bottenfärg, utan att den tidigare bottenfärgen tas bort. Det gör det enkelt att uppgradera till den nya tekniken som passar alla skrovmaterial inklusive aluminium, glasfiber, stål och trä.

SILIKONBEHANDLINGEN GÖRS i flera steg. Vi började med att skrapa och slipa botten ren från lösa färgflakor. På de flesta ytor satt färgen kvar, men vid vattenlinjen och på akterspeglarna krävdes slipning.

Därefter målade vi med primern B-Free Conversion Coat, som är en tvåkomponentsfärg och lätt att stryka ut. Denna färg har störst användning om man har haft vanlig kopparbaserad färg och vi hade kunnat lägga en vanlig epoxygrund som till exempel Interprotect. Båtar som har vanlig bottenfärg måste använda B-Free Conversion Coat om man ska byta till silikonfärg för att få en stabil grund.

Sedan ett lager med B-Free Tiecoat, även



Båtlivs Buster SuperMagnum sjösätts målad med silikonfärgen International B-Free Explore. Det är en silikonfärg som ska ge mindre beväxning och förhoppningsvis även lägre bränsleförbrukning.

den en tvåkomponentsfärg. Det är en häftgrund som är nödvändig för att toppfärgen ska sitta kvar och även den här innehåller en del silikon. Tiecoat är ljusrosa så man ser tydligt var man har målat.

Toppfärgen B-Free Explore är en enkomponentsfärg som läggs i två lager. Färgen ger en lite klabbig yta som ser ut som apelsinskal. Den känns inte superhal när den är torr, men om man fuktar den det minsta lilla så blir den glatt vilket är själva funktionen i silikonfärger.

Internationals silikonbehandling är lite

enklare än Hempels eftersom det inte är lika noga med tiderna mellan målning av de olika färglagren. Det man måste ta hänsyn till att det får gå max fem dagar mellan Tiecoat och toppfärgen. Mellan de två första skikten (primer och Tiecoat) får det inte gå mer än ett dygn (detta är dock temperaturberoende, så kolla på etiketten).

För den som målar ute gäller att det ska vara minst tio grader. B-Free Explore finns i rött, marinblått och svart samt en superljus vit som inte missfärgas i vattnet.



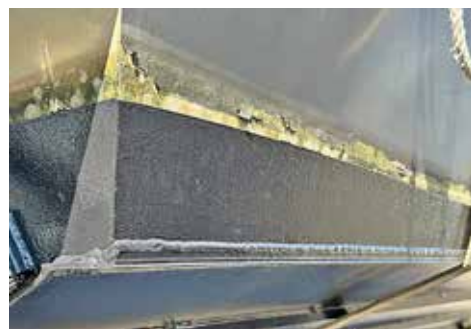
Kostnader för färg

Silikonbehandlingen görs i tre steg:
B-Free Conversion Coat 350 kr/0,75 liter.
B-Free Tiecoat 469 kr/0,75 liter.
B-Free Explore 599 kr/0,75 liter.

Silikonfärgen målas i tre steg med en grundfärg, en häftgrund och toppfärgen.

VI RÄKNAR MED mindre beväxning och enklare underhåll med den nya bottenfärgen. Silikonytan ger lägre friktion i vattnet, så förhoppningsvis kan vi öka topphastigheten och kanske även minskad bränsleförbrukning.

Det är dock slut med att köra upp båten på klippvallar. Silikonfärgen är mer känslig för mekaniska skador, något som blir enkelt att förhålla sig till. ☹



Ytan på den nya bottenfärgen med silikon påminner närmast om apelsinskal i strukturen.



Slipning av den gamla bottenfärgen.



Slutmålning med topplagret.