

TEST: DAYCRUISERS

Askeladden 605

Bénéteau 550 Cabin

Uttern D55

Yamarin 56 HT

Yamarin 59 DC

Dubbel- seger

Yamarin står som vinnare. Även i lättviktsklassen.

DUBBEL- SEGER

Yamarin står som vinnare. Även i lättviktsklassen.

AV ANDERS JELVING, ANDERS VÆRNEUS
OCH LASSE GENBERG

När nu den andra gruppen i vårt stora daycruisertest (se även Vi Båtägare nr 6-06) är summerat, står återigen Yamarin som vinnare. Inte för att den var roligast att köra. Inte heller för att den var smartast planerad eller snyggast designad. Utan för att den höll den jämnaste nivån.

Båtar i alla storlekar är ofta ett resultat av kompromisser. Det ena blir lidande av att det andra blir bra. Yamarin har hittat en väg genom givandet och tagandet. Och fått fram båtar som är trivsamma och bekväma. Utan att vara pråliga eller inställsamma.

Struntar vi i helheten och korar klasssegrare blir listan annorlunda:

Roligast att köra: *Askeladden 605. Så länge jag inte svänger.*

Bekvämaste körställningen: *Bénéteau 550. Så länge jag står.*

Största ruffen: *Bénéteau 550, inte mest ombonade men störst.*

Tryggast: *Yamarin 56 HT. Försök vurpa om du kan.*

Som du ser – Yamarin 59 DC står inte som segrare i någon kategori. Men vinner ändå tack vare god och jämn kvalitet.



KLASS:
LÄTTVIKT
KATEGORI:
DAYCRUISER
SEGRARE:
YAMARIN 59 DC

TESTADE BÅTAR

Askeladden 605
Bénéteau 550 Cabin
Uttern D55
Yamarin 56 HT
Yamarin 59 DC



KLUVEN UPPLEVELSE

Klassvinnare. Om den hade gått att svänga.

För många är Askeladden fortfarande synonymt med de gulröda segeljollarna som såldes i mängder på 1970-talet. Men det var nu länge sedan. Idag är företaget delägt av amerikanska Marine Power och bygger trendiga båtar som enligt egen utsaga ska vara något utöver de andra.

Om man bara ser till utrymmena inom bords är Askeladden 605 en klar vinnare. Flexibel möblering, bra badbrygga och en stor ruff är viktiga ingångsvärden. Sittbrunnen har en kommod midskepps om babord med ett ryggstöd som kan vinklas för- eller akterut beroende på om man vill sitta framåtvänd eller se vyerna akteröver. Ryggstödet kan dessutom fällas helt så att kommoden blir en solbädd.

Vill passageraren göra föraren sällskap och halvsitta går stolens främre läpp att fällas upp till rumpstöd. Soffan akterut är kort och lämnar akterspegeln fri på båda sidor. Men kan breddas med iläggsskivor ut till friborden om så öns-

kas. Poängen med konstruktionen är att det är lätt att ta sig ut på den väl tilltagna badbryggan.

Mitt emot kommoden finns embryot till ett pentry med vask och duschslang. Klivet upp till fördäck tas på ett par gjutna steg. Öppningen i vindrutan är bred. Räckena stadiga och höga, liksom vindrutan. Bra säkerhet med andra ord.

Ruffen är förhållandevis stor. Den som vill ha en portapotti får plats med en.

Kvaliteten på dynor, räckan, luckor och andra detaljer är mycket hög. Inredningen är kort och gott gedigen.

Känslan av wow tar dock slut när jag lämnar hamnen. Hade 605 varit den första Askeladd jag kört, hade jag skyllet den eviga kavitationen på propellern. Det går nämligen inte att svänga utan att propellern tappar greppet. Första gången spelar ingen roll. Men när Veradon på akterspegeln vrålar för 20:e gången och talar om att det är dags igen – då tröttnar jag. Det blir ett ständigt arbetande med gasreglaget. Dra ned, trilla ur plan och

trimma in. Och börja gasa om igen när varvet sjunkit och propellern återfått närkontakten med vattnet. Ett underligt beteende 2006 som faktiskt finns på flera av Askeladdens båtar.

Så länge jag nöjer mig med att köra rakt fram är det dock bekymmersfritt. Skrovet är kul och rider skolat genom vågorna. Med Veradomotorns underbara reglage i handen ger jag båten en ordentlig match. Stäven skjuter vant undan vattnet. En del når rutorna, men jag skyl- ler det på min hårdhänta hantering. Ett och annat dopp av nosen blir det också under färden. Men i dryga 40 knop beror nog även det mer på mig än på båten.

Annars har jag helt enkelt kul ombord. Med den noteringen att den öppna planlösningen mot akterspegeln utan hinder släpper in motorljudet. Med rätt motor (läs Verado) och rätt besättning (läs grabbgänget) kan det kännas rätt. Men annars kan det i längden bli en plåga. ■



»STÄVEN SKJUTER VÄNT UN DAN
VATTNET. EN DEL NÄR RUTORNA,
MEN JAG SKYLLER DET PÅ MIN
HÄRDHÄNTA HANTERING.«



SITTBRUNNEN ÄR SMART OCH
FUNKTIONELL. Soffan om babord
går att bygga om till aktervänd,
framåtvänd eller till solsäng.

ASKELOADDEN 605

FAKTA

Längd: 6,05 m

Bredd: 2,33 m

Vikt: 900 kg

Last: max 770 kg

Motor: 115–150 hk

Toppfart: 41 knop, 150 hk

Bränsle: 140 l

Pris: 359 000 kronor med 115 hk

KONTAKT

Askeladden

www.askeladden.no

Försäljare över hela landet.

Gillar kurvor	Ja <input type="checkbox"/>	Nej <input checked="" type="checkbox"/>
Attityd	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Nej <input type="checkbox"/>
Svärmorsåk	Ja <input type="checkbox"/>	Nej <input checked="" type="checkbox"/>



KONTRASTEN

Har en fransman i Sverige att göra? Jajjemän.

En verkligt udda fågel i ett kvalificerat sällskap. Där Uttern och Yamarin väljer den enkla lösningen, har Bénéteaus ingenjörer valt den franska. För oss svenskar i alla fall, som ser dagbåten som en utflyktsbåt till badklippan. Bénéteau 550 har mellannamn »Cabin«. Det förklarar båtens synnerligen osvenska möblering. Två förarstolar på piedestal vid vindrutan. En ytterst svårhanterlig U-soffa akteröver. Den går att demontera helt och hållet och foga ihop till en soldyna med hjälp av band och stödben, men det tar orimligt lång tid. Plockepinn är bara förnamnet. Badbrygga saknas.

Varför denna lösning? Förmodligen därför att det här först och främst är en liten övernattare. Och sittbrunnen ska vara fiskevänlig i första hand. I andra bekväm under gång. Men inte ens det är den.

Den som söker en dryga fem meter

lång båt med stor ruff och en ren sittbrunn ska ta en titt på Bénéteau. Den som vill ha en dagtursbåt med en bekväm sittbrunn har ingenting att hämta. Det är ingen negativ kritik. Bara ett konstaterande som baseras på det faktum att fransmännen har andra båtvanor än vi. Kvaliteten är bra. Bénéteau är ett av Europas största varv. De släpper inget halvdant ifrån sig.

Ombord i fart med en gäst framträder båtens själ. Det är ingen daycruiser i den mening som vi i Norden avser. Detta är mer en sportfiskebåt i miniformat. Där föraren lika gärna står som sitter och kör. Förarplatsen är därför den enda i testgruppen som är bra anpassad för både stående och sittande körning. Oavsett vilket jag väljer når jag ratt och reglage utan att behöva sträcka mig. Dock krockar händerna på ratt och reglage. Onödigt fel i en annars bra förarmiljö.

I Öresunds smågropiga vatten känns

det att båten är en av de mindre i gruppen. Den är minst sagt livlig. Hugger lite i svängarna. Har en märkbar planings-tröskel. Men är förvånansvärt stabil och kul. Luftsprång är ingen match. Den lättar ur snällt men behåller balansen så att magplasken uteblir. Skrovljuden hörs tydligt. Mest i testgruppen.

När jag stillar mig och lägger den i marschfart rättar den in sig efter mina intentioner. Går prydligt och kursstabil. Den öppna planlösningen akterut släpper utan hinder in motorljudet. Med 4-takt ofarligt. Med 2-takt ett garanterat störningsmoment.

Stolarna fungerar – trots allt – bra. Ger mig skapligt med stöd i behövliga riktningar. Men det är stående jag helst kör den. Då kan jag busa hej vilt. Ha total kontroll över båt och motor. Står väl skyddad bakom ruff och ruta. Och har faktiskt riktigt roligt. ■



**NOTERA REGLAGETS
HÖGA PLACERING.**
Fungerar utmärkt. Både
stående och sittande.

**»DET ÄR INGEN DAYCRUISER I DEN
MENING SOM VI I NORDEN AVSER.
DETTA ÄR MER EN SPORTFISKE-
BÅT I MINIFORMAT.«**



KAPELLET ÄR HEMSNICKRAT
i Norge och döljs snyggt under
kapellgaraget framför vindrutan.

BÉNÉTEAU 550 CABIN

FAKTA

Längd: **5,47 m**

Bredd: **2,37 m**

Vikt: **1 ton**

Motor: **80-150 hk**

Toppfart: **38 knop, 115 hk**

Pris: **269 000 kronor med 115 hk**

KONTAKT

Groupe Bénéteau

www.beneteau.com

Dream Marine, 042 32 62 00

www.dreammarine.se

Fransk	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Nej <input type="checkbox"/>
Fransk	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Nej <input type="checkbox"/>
Passar i Sverige	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Nej <input type="checkbox"/>

LIVLIG KAMRAT

Kräver hårda nypor när det blåser.



»KASTAR LOSS OCH ANFALLER I GOD FART. DET BLIR EN HOPPIG FÄRD. MIN TANKE SNUDDAR VID RODEO NÄR JAG ARBETAR MIG IGENOM VÅGORNA.«

Uttern 5500 hette den först. Kom i slutet på 1990-talet och blev omedelbart en kelgris. Snygg design och bra gång gjorde den populär hos alla.

Idag har 5500 bytt både efternamn och drivkälla. Namnet är förkortat till D55 och motorn sitter numera inombords. På många sätt ett klokt val; den stör inte inredningen. Den borde gå tystare. Och den borde bli något snålare att köra.

Inombords är det väldisponerat. En drygt 5,5 meters båt går inte att variera så mycket. Och det har heller inte Utterns konstruktörer försökt sig på. Gudskelov.

Fyra personer får plats. Två på hyggligt bekväma stolar fram och två i soffa där bak. Vindrutans lutning är spetsig och bjuder inte på lä. I alla fall inte för de som sitter där bak.

Stoldynans främre del är uppfällbar. Halvsittandes kommer även en kortväxt person upp över vindrutan. Det behövs när vågor ska pareras och ombordläggningar ska ske i trånga farvatten.

Väl i hamn fälls sidoborden upp och stolarna vänds. Det är så vi vill ha det. Vare sig vi tar en påtur eller bara umgås.

Det finns ytterligare två utrymmen värda att nämna. Dels en – i förhållandet till storleken – bekväm badbrygga, dels en liten ruff som i nödfall kan fungera som sovrum. Längd och bredd räcker till för två. Takhöjden kan vålla problem för den klaustrofobiske.

Stuvutrymmen finns under durk i stibrunnen och i en teaklåda på badbryggan och i ankarboxen föröver. Det finns stuvplats i motorutrymmet, men det saboteras av kringutrustningen som skruvats fast där det är lättast att montera den. Varför inte lägga ner ett par timmar på att få god ordning?

Plus för väl tilltagna grabbräcken, fästen för fenderlinorna, mugghållare och en till däck uppdragen låsbygel. Minus för sladdrig rufflucka i plexi och framförallt skruvade teaskivor. Beställ båt utan teak. Det finns ingenting som heter täta hål hur mycket Sikaflex som än stoppas in.

Jag sitter djupt bakom ratten. Berömmen den fasta platsen för plottern mitt i synfältet. Ler glatt åt instrumentpanelens mörka ovansida. Bye-bye reflexer. Vrider på startnyckeln och väcks av MerCruisers gamla 3,0-liters bensenmotor som numera känns mycket, mycket gammal.

Kastar loss och anfaller i god fart.

Det blir en hoppig färd. Min tanke snuddar vid rodeo när jag arbetar mig igenom vågorna. Rakfyrans extrakilomet mot den 90-hästare jag är van att ha på akterspegeln påverkar. Nosen blir lätt och vill gärna sträva uppåt. Luftsprång görs med akterlandningar. Den raka stäven spårar lite hit och dit. Och där bak ryter motorn som ett skadeskjutet lejon.

Det blir till en annorlunda Uttern-upplevelse. Inte otäck eller obehaglig. Bara väldigt livlig. Är målet för den blivande Uttern D55-ägaren att pendla mellan Marstrand och Långedrag, vill jag nog avråda de mindre båtvana. Och övriga ska vara väl införstådda med att Uttern D55 kräver sin man om det är farten som gäller och om vattnet är lite upprört. ■



SITTBRUNNEN ANDAS ÄKTA SVENSK SPORTBÅT. Med höga fribord och uppfällbara bord för fiket. De snedgjutna fotstegen upp till fördäck fungerar faktiskt, trots att de inte är så breda. Men jag lider med motorn. Låt den gamla rakfyrn gå i pension. Nu!



UTTERN D55

FAKTA

Längd: **5,55 m**

Bredd: **2,20 m**

Vikt: **1,1 ton**

Last: **5 pers**

Motor: **MerCruiser 3,0 135 hk**

Fart: **37 knop**

Bränsle: **90 l**

Pris: **299500 kronor med 135 hk**

KONTAKT

Utternbåtar

www.uttern.se

Återförsäljare över hela landet.

Plotter	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Nej <input type="checkbox"/>
Bullrig	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Nej <input type="checkbox"/>
En i mängden	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Nej <input type="checkbox"/>



KRABB SJÖ. STRÖMMAR. SVALL från yrkessjöfart. Ömsom motvind – ömsom medvind.

Att köra båt i Öresund är aldrig enkelt. Men för oss i testlaget var det en underbar miljö. Här fick båtarna bekänna färg. Vi kunde hoppa. Gira. Kasta. Stänka och accelerera i alla förhållanden. Ryggarna protesterade. Kiropraktorn gnuggade händerna. Kepsen for all världens väg. Och Jelving höll på att få smaka saltvatten i jakten på den kära huvudbonaden.

En vanlig dag för Vi Båtägares testlag.





VARFÖR VI KÖR SOM SVIN? Ett test innehåller en evig jakt efter båtarnas marginaler. Vad tål den? Hur kan jag svänga? Grejar den ett hopp?
Det är inte för att stila vi kör som vi gör. Utan för att kunna komma hem med bandspelaren fylld av intryck och jämförande fakta. För att ur detta kunna dra slutsatser och ge ett ärligt omdöme.





FOLKBÅTEN

Bra för dig, mig eller vem som helst.

Yamarin har tagit fram en ny kandidat till den nya folkbåten. Jag talar då inte om de klinkbyggda segelbåtarna som gamle Sven Salén en gång i tiden initierade. Nej, jag talar om båtar som är framtagna för och byggda till den vanlige människan. Han som inte vill åka fort. Han som inte har behov av bus. Han som inte vill kunna frakta plank och bult. Utan bara vill ta en bekväm tur med fru och barn.

Yamarin 56 HT är en sådan båt. En båt som inte på något sätt sticker ut. Men fyller behovet av lugna kvällsturer eller kortare helgturer för två.

HT-båtar har i alla tider varit disponerade på ett och samma sätt. V-koj föröver under tak. Möbleringen på den öppna ytan akteröver har varierat, men alltid rymt fyra sittplatser. För vad är

poängen med en HT? Jo, att vara ute i det fria när det går för sig och kunna ta skydd för den lokala regnskuren.

Yamarin försöker med sin nya HT variera konfekten. Man har blandat en HT med en Kabin och fått en skapelse som är »både och« utan att tappa någonting på vägen. Ingenjörerna har tagit en kabinbåt och skurit upp en rejäl bit av taket. Det som återstår är mer att likna vid en bred targabåge. När solen skiner sitter alla ombord ute. När regnet kommer är det en barnlek att kapellsäkra takluckan och dra ner kapellet akteröver. Jo, ni läste rätt. En barnlek.

Möbleringen är enkel. Aktersoffa och två stolar vid den väl tilltagna vindrutan. Bord. Sikten är – för att vara en HT-båt – formidabel.

Under tak finns den sedvanliga kojens för två. Den är aningen knapp för att en fullvuxen ska få plats. Stuv finns i aktersoffan och under

kojen under tak.

Båten har egentligen bara en tungt vägande svaghet. Med den här disponeringen går det inte att ordna till en trappa upp till fördäck. Man får som förr i tiden gå runt på skarndäck. Kliver man ombord i sittbrunnen är aktersoffans dyna uppfällbar på klivytan. Det räddar många ungar från föräldrars eviga tjat.

Båten är enkel att hantera. Kräver bara 60 hästar på akterspegeln för att göra 25 knop. Med en liten trimkurs från försäljaren kan båtägaren lära sig att båten rätt trimmad går riktigt bra i alla fartregister.

En vass, smal och djup stäv parerar sjöarna bra. Den hyggligt plana botten känns därför inte mycket. Är dock till god hjälp vid accelerationen då den smidigt hjälper båten upp i plan. Aktersoffan filtrerar flitigt bort motorns gnäll och förhindrar hytten att bli en resonanslåda.

Yamarin är en båt jag kan rekommendera. Inte till den som vill lite mer. Men till den som bara vill ha en enkel båtfärd. ■

»EN VASS, SMAL OCH DJUP STÄV PARERAR SJÖARNA BRA. DEN HYGGLIGT PLANA BOTTEN KÄNNS DÄRFÖR INTE MYCKET.«



**SPÄNNANDE?
KNAPPAST. MEN
FUNKTIONELLT.**

Det som behövs finns. Men inte ett dugg mer. Det sparsamma tänket ska återspeglas på prislappen. 56 HT ska alltså bli en nybörjar- och inestegsbåt. Gott initiativ.

YAMARIN 56 HT

FAKTA

Längd: 5,53 m

Bredd: 2,24 m

Vikt: 640 kg

Last: 5 pers

Motor: 60–100 hk

Toppfart: 35 knop, 100 hk

Pris: 224 500 kronor med 60 hk

KONTAKT

Konekesko Marin

www.yamarin.com

Importeras av Yamarin Motor Scandinavia AB,

08 683 84 00

www.yamaha-motor.se

Pensionärsbåt	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Nej <input type="checkbox"/>
Syns i Sandhamn	Ja <input type="checkbox"/>	Nej <input checked="" type="checkbox"/>
Tidlös	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Nej <input type="checkbox"/>



NEDSKALAD

Segrar på jämn kvalité och känsla.

Yamarin är ett av de mest framgångsrika småbåtsvarven i Europa. Av tradition lägger varvet ner stor möda på genomtänkta och praktiska lösningar och en formidabel finish. Möbleringen ombord på Yamarin 59 DC är helt i linje med den traditionen. Den kan möjligen anklagas för att vara skäligen enkel. Eller till och med tråkig. Inga finesser. Inga kluriga lösningar, men varför krångla till det? En dagtursbåt i den här storleken är ett transportfordon för fyra fem personer. Under gång ska de sitta bekvämt, i någorlunda lä och ha bra sikt ut mot omgivningarna. I hamn ska man utan att trängas sitta kring ett bord.

Stuvfacken ska rymma en lätt packning och vara lätt åtkomliga. Det ska finnas möjlighet att sova över, i alla fall för två per-

soner en natt eller två. En normalvig person ska ta sig ombord utan osäkra kliv.

Yamarin 59 DC uppfyller alla krav man kan ställa på en dagbåt i den här storleken. Utom på en punkt. Stävräckena kryper längs fördäck. De bör vara klart högre. Även om det stör linjespelet.

Yamarins gångläge är speciellt. Högt och horisontellt med en bra balans. Den lämnar sällan vattnet genom luftsprång eller andra ystra egenheter. Utan håller sig på mattan hur tuff jag än är mot den. En skapligt djup stäv gör att vågorna möter kölen tidigt och den skär effektivt sönder motståndet. Rykvattnet når säl-

lan vindrutorna. I svängarna lutar den sig makligt inåt. Något intrimmad arbetar den sig igenom svängarna utan att kavi-tera. Hugger lite i utgången från svängen men slutar när motorn åter trimmas ut. Balansen på båten gör att gången från vågtopp till vågtopp blir horisontell. Inga stävar i luften eller oväntade rodeosprång. Ljudet från sjöarna hörs. Men utan att störa.

Jag sitter bekvämt och kör. Men varför inte panelens översida är gråfärgad frågar jag mig om och om igen. Reflexerna i rutan stör en annars god åkupplevelse.

Båten bjuder upp till en trevlig dans.

Det känns som om den kan ta hur stor motor som helst på akterspegeln. Men låt den inte luras. De 90 hästar som jag hade på testbåten räcker alldeles utmärkt. ■

**»BÅTEN BJUDER UPP TILL EN TREVLI-
G DANS. DET KÄNNS SOM OM DEN KAN
TA HUR STOR MOTOR SOM HELST PÅ
AKTERSPEGELN.«**



SITTBRUNNEN ÄR ENKEL MEN LOGISK. Bästa trappan upp på fördäck. Och största ruffingången. Lite på bekostnad av att passageraren inte får något att hålla sig i.

YAMARIN 59 DC

FAKTA

Längd: 5,73 m

Bredd: 2,20 m

Vikt: 740 kg

Last: 5 pers

Motor: 80–115 hk

Toppfart: 38 knop, 115 hk

Pris: 275 500 kronor med 80 hk

KONTAKT

Konekesko Marin

www.yamarin.com

Importerat av Yamarin Motor Scandinavia AB,

08 683 84 00

www.yamaha-motor.se

Finurlig	Ja <input type="checkbox"/>	Nej <input checked="" type="checkbox"/>
Daycruiser	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Nej <input type="checkbox"/>
Åtrå	Ja <input type="checkbox"/>	Nej <input checked="" type="checkbox"/>

FART OCH BRÄNSLEFÖRBRUKNING

AV STAFFAN WESTERLING

ASKELOADDEN 605

MARINER 150 VERADO 4-TAKT

Knop

43

40

37

34

31

28

25

22

19

16

13

10

7

4

1700

2200

2700

3200

3700

4200

4700

5200

5700

1,8

1,7

1,6

1,5

1,4

1,3

1,2

1,1

0,9

0,8

1700

2200

2700

3200

3700

4200

4700

5200

5700

1,8

1,7

1,6

1,5

1,4

1,3

1,2

1,1

0,9

0,8

1700

2200

2700

3200

3700

4200

4700

5200

5700

— Fart i knop

— Bränsle l/nm

L/nm

Varvtal

VARVTAL

5700

5200

4700

4200

3700

3200

2700

2200

1700

tomgång

LJUD dBA

85

84

82

80

78

78

79

75

70

58

ACCELERATION

0-20

0-30

20-30

SEKUNDER

5,8

9,4

3,6

EKONOMISK FART

3200-4200 v/min • 19,5-29,2 knop • 0,92-1,13 l/nm

BÉNÉTEAU 550

SUZUKI DF90 4-TAKT

Knop

34

31

28

25

22

19

16

13

10

7

4

2500

3000

3500

4000

4500

5000

5500

1,4

1,3

1,2

1,1

1,0

0,9

0,8

0,7

0,6

2500

3000

3500

4000

4500

5000

5500

1,4

1,3

1,2

1,1

1,0

0,9

0,7

0,6

2500

3000

3500

4000

4500

5000

5500

— Fart i knop

— Bränsle l/nm

L/nm

Varvtal

VARVTAL

5500

5000

4500

4000

3500

3000

2500

tomgång

LJUD dBA

87

84

82

83

85

85

77

58

ACCELERATION

0-20

0-30

20-30

SEKUNDER

7,5

17,0

9,5

EKONOMISK FART

4000-4500 v/min • 22,3-26 knop • 0,74-0,83 l/nm

UTTERN D55

MERCUISER 3,0

Knop

37

34

31

28

25

22

19

16

13

10

7

4

1700

2200

2700

3200

3700

4200

4700

1,9

1,8

1,7

1,6

1,5

1,4

1,3

1,2

1,1

1,0

0,9

0,8

1700

2200

2700

3200

3700

4200

4700

— Fart i knop

— Bränsle l/nm

L/nm

Varvtal

VARVTAL

4700

4200

3700

3200

2700

2200

1700

tomgång

LJUD dBA

85

84

82

76

74

73

66

60

ACCELERATION

0-20

0-30

20-30

SEKUNDER

7,2

11,7

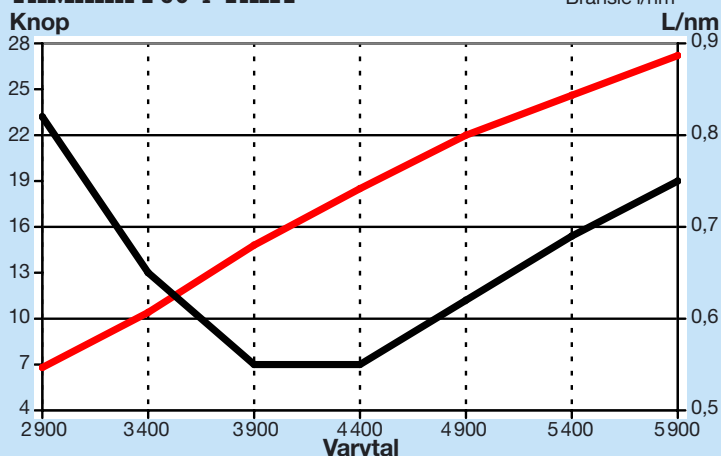
4,5

EKONOMISK FART

3200-3700 v/min • 22,4-24,6 knop • 0,88-1,02 l/nm

YAMARIN 56 HT

YAMAHA F60 4-TAKT



VARVTAL

5900
5400
4900
4400
3900
3400
2900
tomgång

LJUD dBA

84
83
82
79
77
73
70
61

ACCELERATION

0-20
0-25
20-25

SEKUNDER

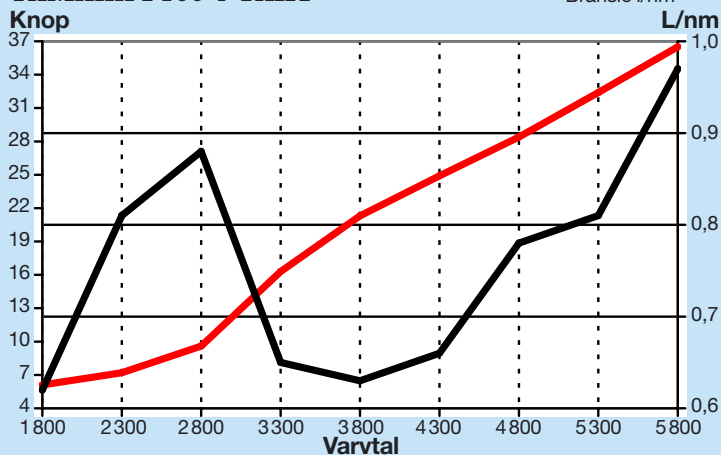
9,7
17,0
7,3

EKONOMISK FART

3900-4900 v/min • 14,8-22 knop • 0,55-0,62 l/nm

YAMARIN 59 DC

YAMAHA F100 4-TAKT



VARVTAL

5800
5300
4800
4300
3800
3300
2800
2300
1800
tomgång

LJUD dBA

86
84
82
79
78
78
76
71
68
61

ACCELERATION

0-20
0-30
20-30

SEKUNDER

8,1
13,5
5,4

EKONOMISK FART

3800-4300 v/min • 21,3-24,9 knop • 0,63-0,66 l/nm

I förra numret av Vi Båtagare smög det in ett litet fel i tabellerna.
De fullständiga tabellerna finns på hemsidan www.vibatagare.se.