

boote

EUROPAS GRÖSSTES MOTORBOOT-MAGAZIN

AUSSENBORDER: TESTSIEGER TOHATSU MFS30B



IM VERTRIEB DER VOLVO PENTA CENTRAL EUROPE GMBH





KLASSEN-FAHRT

**Außenborder:
BOOTE ging mit
fünf Mitgliedern
der 30-PS-Klasse in
Klausur und zeigt
im direkten Ver-
gleich Stärken und
Schwächen der
Prüflinge auf.**

Früher war ganz sicher nicht alles besser, aber vieles leichter. Es ist noch gar nicht lange her, da brachte ein 30-PS-Außenborder rund 50 kg auf die Waage. Als Zweitakter war man seinerzeit zwar leicht, aber leider auch durstig und wegen der Rauchsignale und nervigen Geräusche schon von Weitem zu sehen und nicht zu überhören. Das war einmal. Heute setzt man allein schon wegen der strengen Abgasvorschriften, die Zweitakter nur mit großem technischem Aufwand erreichen, auf Viertaktmotoren. Die sind im Vergleich mit den Zweitakt-Oldies sparsamer, leiser und deutlich komfortabler. Auf der Kehrseite der Viertakt-Medaille stehen, trotz

oder wegen der aufwendigen Ventilsteuerung und elektronischen Benzineinspritzung, Temperamentverlust und Gewichtszunahme.

So bleibt keiner der Testmotoren (fahrfertig mit Öl und Propeller) beim Wiegen unter der 80-kg-Marke. Besonders schwer hat es Yamahas F30, der nahezu baugleich mit seinem 10 PS stärkeren Bruder ist. Die „Erbmasse“ wiegt exakt 90,4 kg. Übergewichtige, das weiß man, haben es in vielen Situationen nicht leicht. So fällt es den gewichtigen 30ern zunehmend schwerer, einen „ordentlichen Job“ zu finden. Ihren angestammten Arbeitsplatz am zusammenlegbaren 4-m-Schlauchboot haben die

leichteren 20- und 25-PS-Motoren übernommen, die sich als Handstarter leichter anziehen lassen und von der Pinne aus sicherer zu fahren sind.

**Beim Wiegen ist
keiner leichter
als 80 Kilo**

Ausgestattet mit Langschaft, Elektrostart, Einhebelschaltung, Radsteuerung und Power-Trim, ist das aus Evinrude, Honda, Mercury, Tohatsu und Yamaha bestehende Test-Quintett eher etwas für die Komfort-Kategorie. Das heißt,



Das mit Elektrostart und Power-Trim ausgerüstete Test-Quintett fühlt sich an einem leichten Boot der 4-m-Klasse am wohlsten.

für die sportliche, weil leichte 4-m-Klasse mit 51 cm Spiegelhöhe, fest eingebauten Sitzen und Steuerkonsolen.

Neben der Schaltung für Gas und Getriebe und dem Power-Trim, mit dem die Motoren auch während der Fahrt per Knopfdruck angehoben und abgesenkt werden können, gehören Quickstop (Notstoppschalter mit Reißleine), 25-l-Tragetank mit Füllstandanzeige, ein passender Propeller aus Aluminium, Bordwerkzeug und eine mehrsprachige (darunter Deutsch), mit wertvollen Tipps und informativen Texten und Zeichnungen ausgestattete Bedienungsanleitung zur Standardausrüstung. Mit an Bord ist bei den getesteten Elektrostärtern in jedem Fall auch eine Warnanlage, die bei Öldruckmangel oder Überhitzung optisch und akustisch Alarm schlägt und automatisch

die Vollastdrehzahl reduziert. Eigentlich unentbehrlich, aber in der getesteten Leistungsklasse nur bei Honda und Yamaha ohne Aufpreis zu haben, sind Drehzahlmesser und eine Trimmanzeige, die auch beim Evinrude zum serienmäßigen Lieferumfang gehört.

Weil es inzwischen zum guten Ton gehört, wird das Benzin auch in der 30-PS-Klasse nicht mehr zusammen mit der Verbrennungsluft angesaugt, sondern elektronisch geregelt injiziert. Die Zukunft heißt EFI (Elektronic Fuel Injection) und verspricht reduzierte Verbrauchswerte und Schadstoffemission, Bedienkomfort und Sicherheit. Allein Honda folgt mit seinem BF 30 (noch) nicht diesem Trend. Der mit einer oben liegenden Nockenwelle, Zweiventiltechnik und drei Vergasern ausgestattete Dreizylinder repräsentiert im „Parla-

ment“ der Testmotoren die konservative Partei. Ob das Festhalten am Bestehenden den hohen Verkaufspreis rechtfertigt, wird am Ende der Kunde entscheiden.

Trifft allein das Portemonnaie die Kaufentscheidung, ist Tohatus MF30B die erste Wahl. Jedenfalls für all diejeni-

gen, die ohne Drehzahlmesser und Trimmanzeige auskommen. Auch bei Mercury, die ihren F30 offensichtlich am gleichen Band wie Tohatsu bauen lassen, sucht man den Verkaufserfolg unter anderem in der Formel „kleinere Standardausrüstung gleich kleinerer Preis“. Für den gibt es bei bei-



Alles okay? Der Computer gibt Antwort auf (fast) alle Fragen.

FOTOS: MORTEN STRAUCH

den Herstellern einen bis ins Detail baugleichen 526 ccm großen Dreizylinder mit elektronischer Benzineinspritzung. Auffällige Unterschiede zeigen sich lediglich bei der Lackierung und dem Design der Motorhaube.

Geht's um den Hubraum, von dem Motor-Spezis behaupten, dass er durch nichts zu ersetzen ist, es sei denn durch Hubraum, heißt der 747 ccm große Klassenprimus Yamaha F30. Die enge Verwandtschaft zum F40, der einzig eine andere Steuerelektronik und einen anderen Ansaugkrümmer besitzt, hat ergo auch Vorteile. Darüber hinaus

Vergaser gibt es in diesem Test nur bei Honda

wirbt der SOHC-Motor (Single Over Head Camshaft) mit EFI, kompletter Standardausrüstung und einer bislang einzigartigen elektronischen Wegfahrsperrung für sich.

Das Prädikat „Außergewöhnlich“ bekommt Evinrudes E30 schon allein für seine Bauart. Ein Zweitakt-Benziner mit elektronisch geregelter Direkt-

einspritzung ist alles andere als alltäglich. Evinrude sieht die Vorteile seiner E-Tec-Technologie in erster Linie darin, dass die Motoren, anders als herkömmliche Zweitakter, sparsam, sauber, leicht und leise sind. Möglich macht das ein elektronisches Motormanagement, das die Motoren mit einer geschichteten Verbrennung, speziellen Zündkerzen und Injektoren arbeiten lässt und das Öl automatisch und optimal dosiert zu Kurbelwelle und Kolben bringt. Dem Kraftstoff wird nur noch die wirklich benötigte Menge Öl beigemischt. Für

Evinrude spricht auch der geringe Wartungsaufwand. Alle E-TEC-Motoren sind im Freizeitbetrieb drei Jahre oder 300 Betriebsstunden wartungsfrei. Die Einwinterung macht der Motor allein, er braucht dazu nur lediglich ein Signal, das ihm mithilfe des Zündschlüssels gegeben wird. Ventilspielkontrolle, Öl- und Ölfilterwechsel, wie sie jeder Viertakter in regelmäßigen Abständen braucht, sind für E-TEC-Eigner Fremdwörter. Bleibt der Viertakter-Interessengemeinschaft der Trost, dass die genannten Wartungsarbeiten bei allen Testmotoren mühelos auszuführen sind und selbstverständlich auch ihre elektronische Steuerung dafür sorgt, dass die exakt berechnete Kraftstoffmenge zum optimalen Zeitpunkt eingespritzt und gezündet wird.

Probleme gibt es allein dabei, die empfindlichen Bauteile der Einspritzanlagen vor Schmutz und Wasser zu schützen. Die von den Herstellern direkt an den Motoren installierten Steckfilter sind zu klein und haben somit allenfalls Alibi-Funktion. Deshalb sollte ein Vorfilter, der bei der Motormontage im Boot installiert wird, zum Stan-

dard und nicht – wie praktiziert – zum Zubehör gehören. Keinen Grund zur Klage bietet dagegen der Schutz gegen galvanische Korrosion, gut platzierte und ausreichend große Opferanoden gibt es allenthalben.

Bei der Wahl des Testbootes mussten weder die Motoren noch die Test-Crew Opfer bringen. Zodiacs 4,10 m lange Futura Mark 2 (Bootstest in BOOTE 9/09) wiegt ohne Motor keine 100 kg und bietet in der Test-Version mit Steuerstand und Fahrersitzbank ansprechenden Komfort.

Langjährige BOOTE-Leser werden's wissen: Um Protesten vorzubeugen, wird die Montage der Motoren und die Abstimmung der Propeller bei solchen Vergleichstests von den Technikern der Hersteller vorgenommen. Bemerkenswert ist, dass (fast) alle Monteure die Befestigungsbolzen ins dritte Loch des Brackets setzen, womit Bootsboden und Antikavitationsplatte eine Linie bilden. Honda wählt wegen des etwas längeren Schaftes ein anderes Montageloch, aber dennoch die gleiche Anbauhöhe.

Das Ergebnis: Alle Motoren lassen sich ohne Propellerventi-



Evinrude

Geschwindigkeit	Verbrauch	*Reichweite	**Lautstärke
km/h	l/km	km	dB/A
10	0,21	119	76
25	0,18	139	83
30	0,21	119	84
40	0,22	114	90
45,8	0,23	109	91

*mit einer Tankfüllung
 ** 1 m entfernt vom Motor gemessen
 Beschleunigung: 0 – 35 km/h 5,8 s



Honda

Geschwindigkeit	Verbrauch	*Reichweite	**Lautstärke
km/h	l/km	km	dB/A
10	0,19	132	72
25	0,20	125	78
30	0,20	125	82
40	0,22	114	84
43,2	0,23	109	89

*mit einer Tankfüllung
 ** 1 m entfernt vom Motor gemessen
 Beschleunigung: 0 – 35 km/h 6,4 s



Propellerventilation Fehlanzeige: Zodiacs Futura lässt sich mit allen Testmotoren problemlos in enge Kurven und Kreise steuern.



Mercury

Geschwindigkeit	Verbrauch	*Reichweite	**Lautstärke
km/h	l/km	km	dB/A
10	0,15	166	71
25	0,18	139	77
30	0,18	139	78
40	0,26	96	85
41,9	0,26	96	88

*mit einer Tankfüllung
 ** 1 m entfernt vom Motor gemessen
 Beschleunigung: 0 – 35 km/h 7,2 s



Tohatsu

Geschwindigkeit	Verbrauch	*Reichweite	**Lautstärke
km/h	l/km	km	dB/A
10	0,17	147	70
25	0,18	139	71
30	0,20	125	78
40	0,23	119	86
43,2	0,24	109	88

*mit einer Tankfüllung
 ** 1 m entfernt vom Motor gemessen
 Beschleunigung: 0 – 35 km/h 7,6 s



Yamaha

Geschwindigkeit	Verbrauch	*Reichweite	**Lautstärke
km/h	l/km	km	dB/A
10	0,24	104	73
25	0,19	132	78
30	0,20	125	79
40	0,26	96	85
41,8	0,26	96	88

*mit einer Tankfüllung
 ** 1 m entfernt vom Motor gemessen
 Beschleunigung: 0 – 35 km/h 5,8 s

lation weit nach oben trimmen und in enge Kurven steuern.

Unter der Überschrift „Laufkultur“ verdienen die Viertak-

ter unisono Bestnoten. Sie springen auch im kalten Zustand nach wenigen Kurbelwellenumdrehungen an, laufen so-

fort rund und reagieren schon in der Warmlaufphase spontan auf jede Bewegung des Gashebels. Vibrationen, Rauch und

nervige Arbeitsgeräusche: Fehl-anzeige. Evinrudes Zweitakter, zusammen mit dem Honda der leichteste Motor im Test, be-

Schön, dass es BOOTE gibt!



BOOTE – Europas größtes Motorboot-Magazin bringt 12x im Jahr innovative Technik und Trends der Bootsbranche, die schönsten Reiseziele für Bootsbesitzer und Charterer, aufschlussreiche Tests von Motorbooten und Zubehör sowie viel Service und praktische Ratschläge für Skipper.

Jeden Monat neu am Kiosk!

Zum Kennenlernen kostenloses Probeheft anfordern unter: **0521-55 99 11**

boote
 ...meilenweit voraus!



Sicher ist sicher: Die Ergebnisse der Mess-Elektronik werden ausgedruckt und anschließend von der Test-Crew protokolliert.

stätigt dagegen fast vergessene Vorurteile. Das heißt, er ist laut, läuft im Leerlauf rumpelig und lässt sich im mittleren Drehzahlbereich kaum mit einer konstanten Drehzahl fahren. Die Lösung des Problems konnten die Techniker des Herstellers vor Ort nicht finden,

wohl aber den Hinweis, dass der Testmotor aus der Vorserie stammt und die Schwierigkeiten bis zur Markteinführung behoben werden.

Die Stärken des Zweitakters zeigen sich wie erwartet beim Beschleunigen (0 auf 35 km/h), wobei nur der Yamaha mithal-

ten kann. Sie erinnern sich an die Philosophie vom Hubraum? Honda schafft es hier vor Mercury und Tohatsu noch „auf Treppchen“.

Wer jetzt denkt, dass der im Durchmesser größere Propeller des Mercury damit die bessere Wahl ist, irrt. Der Tohatsu ist nicht nur schneller, sondern auch sparsamer als die baugleiche Konkurrenz aus den USA.

Dass der Zweitakter von Evinrude das „Blaue Band“ gewinnt, hat fast schon Tradition. Er ist mit 45,8 km/h mit Abstand der Schnellste und verweist Honda und Tohatsu auf die Plätze. Schlusslicht, wen wundert's, ist der schwergewichtige Yamaha. Ein großer Hubraum ist scheinbar doch kein Allheilmittel.

Das beste Spritsparprogramm bieten Evinrude und Honda. Ein Zweitakter und ein Vergasermotor vor den hochmodernen EFIs, wer hätte

das gedacht? Den größten Durst entwickelten in Gleitfahrt Mercury und Yamaha.

Fazit: Die Mischung macht's. Und zwar den Tohatsu MF30B zum Testsieger. Der preiswerteste Motor im Test ist leicht und erlaubt sich in der Testpraxis keinen Ausrutscher. Stünde der Preis nicht jenseits von „Gut und Böse“, wäre der Honda sein stärkster Konkurrent. Und das trotz oder wegen seiner bewährten Vergasertechnik, die jeder Mechaniker ohne Spezialwerkzeug beherrscht. Evinrudes E-Tec-Motor überzeugt mit guten Messergebnissen, disqualifiziert sich aber in diesem Test durch mangelnde Laufkultur. Während dem bestens ausgestatteten Hubraumriesen von Yamaha sein hohes Gewicht zu schaffen macht, belegt der preiswerte Mercury an gleicher Stelle einen Platz im Mittelfeld.

Erich Bogadtke

DATEN UND MESSWERTE

Hersteller	Evinrude	Honda	Mercury	Tohatsu	Yamaha
Typ	E 30 DPL	BF 30 LRTU	F30 ELPT EFI	MF30B EPTL	F30 BETL
Bauart	Zweitakt-Ottomotor	Viertakt-Ottomotor	Viertakt-Ottomotor	Viertakt-Ottomotor	Viertakt-Ottomotor
Zylinder	2 in Reihe	3 in Reihe	3 in Reihe	3 in Reihe	3 in Reihe
Bohrung x Hub	76 x 64 mm	61 x 63 mm	61 x 60 mm	61 x 60 mm	65 x 75 mm
Hubraum	578 ccm	552 ccm	526 ccm	526 ccm	747 ccm
Leistung	22 kW	22,1 kW	22,1 kW	22,1 kW	22,1 kW
Volllastdrehzahlber.	5000 – 6000/min	5000 – 6000/min	5250 – 6250/min	5250 – 6250/min	5000 – 6000/min
Gewicht Prospekt/fahrfertig	80/81 kg	79,5/81 kg	78/85 kg	81/81,5 kg	90,4/98 kg
Kraftstoff	Normalbenzin	Normalbenzin	Normalbenzin	Normalbenzin	Normalbenzin
Kraftstoffsystem	elektr. Benzineinspritzg.	3 Vergaser	elektr. Benzineinspritzg.	elektr. Benzineinspritzg.	elektr. Benzineinspritzg.
Zündung	elektronisch	elektronisch	elektronisch	elektronisch	elektronisch
Kühlung	Wasser/Einkreis	Wasser/Einkreis	Wasser/Einkreis	Wasser/Einkreis	Wasser/Einkreis
Generator	12 V/15 A	12 V/10 A	12 V/15 A	12 V/15 A	12 V/16 A
empf. Spiegelhöhe	508 mm	552 mm	508 mm	508 mm	508 mm
Getriebeübersetzg.	2,15:1	2,08:1	1,92:1	1,92:1	2,00:1
Getriebschaltung	V-N-R	V-N-R	V-N-R	V-N-R	V-N-R
Testpropeller	3 x 10,3" x 12"	3 x 9 1/4" x 12"	3 x 9 1/2" x 11"	3 x 9,9" x 11"	3 x 11 3/4" x 10"
Herstellergarantie	3 Jahre	3+2 Jahre	5 Jahre	3 Jahre	3 Jahre
Preis	5949 €	7099 €	5753 €	5550 €	6390 €
Händlernachweis	BRP Germany Itterpark 11 40724 Hilden	Honda Motor Europe Sprendlinger Landstr. 166 63069 Offenbach	Brunswick in EMEA Parc Industriel de Petit Rechain B-4800 Verries	Volvo Penta Central Europe Am Kiel-Kanal 1 24104 Kiel	Yamaha Motor Deutschland Hansemanstr. 12 41468 Neuss