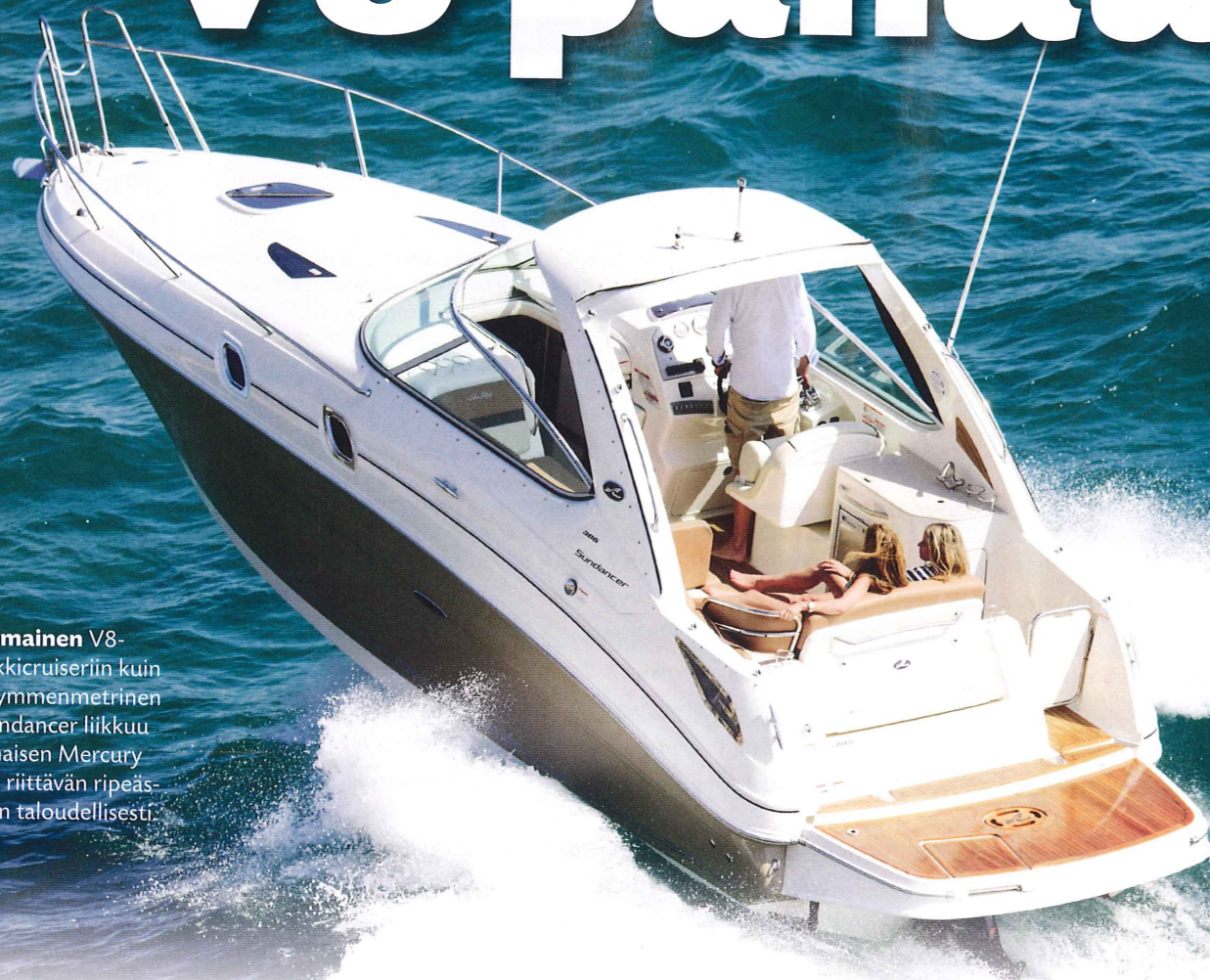


Ajettu ▶ Mercury Diesel TDI4.2-335 ▶ Suzuki DF25/30A

V8 puhuu



335-hevosvoimainen V8-diesel sopii jenkicruiseriin kuin pipo päähän. Kymmenmetrinen Sea Ray 305 Sundancer liikkuu 335-hevosvoimaisen Mercury Dieselin voimin riittävän ripeästi ja kohtuullisen taloudellisesti.

Mercury Marine jatkaa Volvo Pentan piinaamista sisäperädieselmoottorien luokassa.

Volvo Pentan asema johtavana dieselsisäperämoottorien toimittajana on vankka. Silti kilpailijat eivät ole luovuttaneet.

Mercury Marine hyökkää Volvo Pentan apajille uudistetuilla, Volkswagen-sukuisilla TDI-koneilla ja Mercury Dieseliä vaihtuneella tuotemerkillä. Dieseltekniikan viimeisintä huutoa olevan moottoriperheen aloituskoko on kolmelitrainen V6, josta on

kaksi tehoversiota, 230 ja 260 hevosvoimaa.

Isompi V8-parivaljakko tuottaa 335 ja 370 hevosvoimaa. 4,2-litrainen perusmoottori on tielikenteessä käytössä muun muassa isoissa Audeissa ja Porsche Cayennen S-mallissa.

Venemestari pääsi otamaan tuoreeltaan tyytit uudesta V8-dieselistä Espanjassa, Sea Rayn lehdistölle järjestämän koeajotilaisuuden yhteydessä. Testiveneenä toimi entuudestaan tuttu Sea

Ray 305 Sundancer, johon oli asennettu 335-hevosvoimainen versio.

Merimoottoreissa V8-konstruktio on varsin tavomainen bensiinimoottoreissa, mutta dieleseissä harvinaisempi. Yleensä yli 300-hevosvoimaiset dieselmoneet ovat tavanneet olla kuusisylinterisiä rivimoottoreita, kuten Volvo Pentan teholuokat 330–400 hv kattava D6-sisäperämoottorisarja. Mielenkiintoista on, että Volvo Pentan molemmat päähaastajat yli 300-hevosvo-

maisten sisäperämoottorien luokassa, Mercury Diesel ja Yanmar, ovat päätyneet omissa moottoreissaan V8-konstruktioon.

Lähtökohtaisesti V8:n etuja rivikuutoseen verrattuna ovat ulkomitat sekä moottorin käyntiominaisuudet. V8 on luonnostaan monessa tapauksessa vastaavantehoista rivikuutosta lyhyempi, joten sen soveltaminen veneen moottoritilaan on ainakin periaatteessa helpompaa. Esimerkiksi monen V8-bensakoneen

mittojen mukaan suunnitellun jenkiveneen konehuoneeseen ei vastaavan tehoinen kuusisylinterinen rividiesel kunnolla mahdu.

Jos nykyisiltä V8-dieseililtä odottaa bensa-V8:n tapaista räyhäkää käyntiä, pettyy. Jos sen sijaa haluaa mahdollisimman tasaisesti ja kaikin puolin sivistyneesti käyvän dieselin, kannattaa V8-tarjonta ottaa vakavasti.

Ominaisuudet kunnossa

Koeajolla Mercury Diesel TDI 4.2-335 osoittautuu kaikin puolin vakuuttavaksi moottoriksi, jonka suoritusarvoissa tai ominaisuuksissa ei ole juurikaan huomauttamista.

Voimaa ja väntöä kahden muuttuvageometrisella turbolla varustetussa moottorissa tuntuu riittävän kuin pienessä kylässä, mitä sopii odottaakin. Kuivapainoltaan noin neljän tonnin Sea Ray oli koeajossa

kuormattu viidellä hyvin ravitulla toimittajalla sekä noin 200 litralla polttoainetta, eli noin 300 kiloa raskaammin kuin taannoisessa Sea Rayn koeajoraportissa (Venemestari 11/11).

Tuolloin veneessä oli Yanmarin 315-hevosvoimainen 6LPA-diesel, jonka Mercury Diesel TDI 4.2-335 jatkossa korvaa 305 Sundancerin moottorivalikoimassa.

Huippunopeutta Yanmarilla saavutettiin lähes optimiolo-suhteissa 32 solmua, kun V8 TDI:llä yllettiin noin puolen metrin aallokossa ja raskaamalla kuormalla 34 solmuun.

Taloudellisimmillaan matka taittuu liukunopeuksilla tyyppillisellä 22–27 solmun marssivauhdilla, jolloin polttoainetta kuluu 1,7–1,8 litraa meripeninkulmalla. Huippunopeudella kulutus nousee vain hieman, 2,1 litraan meripeninkulmalla.

Kulutuksen osalta lukemat ovat veneen tyyppi ja paino

sekä moottorin teho huomioiden kilpailukykyisiä ja vähintäänkin kohtuullista tasoa.

Suoritusarvojen lisäksi kiitosta voidaan jakaa myös moottorin muille ominaisuuksille. Reagoivuudeltaan TDI 4.2 on miellyttävä. Vanhanaikaista turboviivettä ei juurikaan ole, vaan kone reagoi kaasun tasaisesti nostaan veneen vaivatta liukuun. Kymmenen solmun nopeus rikkoutuu muutamassa sekunnissa, 20 solmua alle 20 sekunnissa ja 30 solmuakin saavutetaan vain hieman yli 30 sekunnissa.

Käynti- ja käyttöominaisuuksiltaan TDI on sivistynyt. Melutaso on mittausten mukaan 22–27 solmun matkanopeuksilla kohtuulliset 80 desibeliä ja sävyltään miellyttävää. Sähköinen DTS-kaukohallintalaite sekä ajotietokonetoiminnoilla varustettu SmartCraft-monitoimimittari kuuluvat vakiopakettiin.

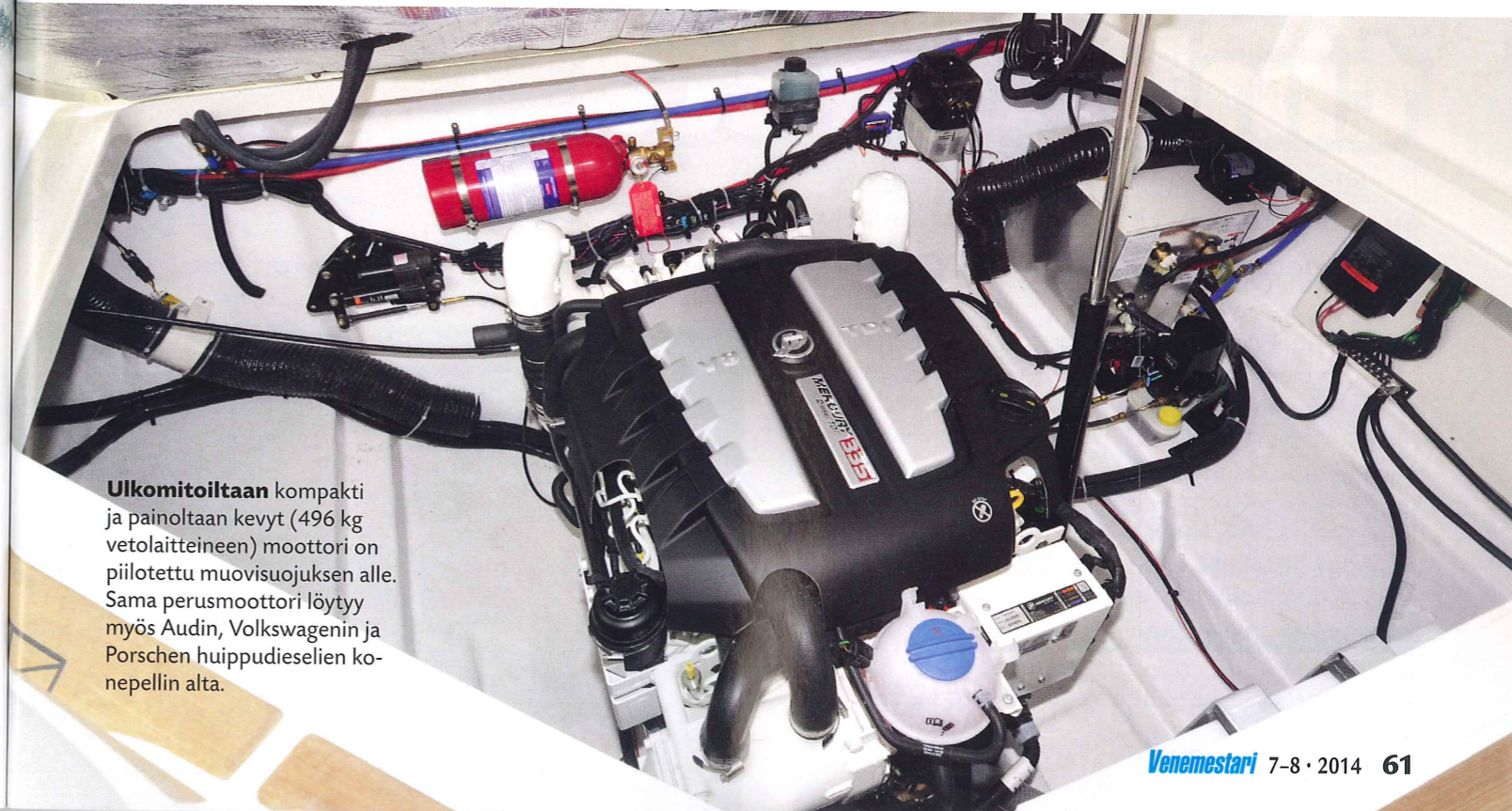
Vetolaitteena on erityisesti

dieseileitä varten kehitetty järeä Bravo II X tai tuplapotkurillinen Bravo III XR, jollainen oli myös testiveneessä. Potkurin pito osoittautui hyväksi myös tiukemmissa tilanteissa, eikä vaihteiden kytketyymisessä ollut suurempaa huomautettavaa, vaikkakaan Yanmarin hydraulisella kytkimellä varustetun ZT370-vetolaitteen samettisuuteen Mercury Bravot eivät ylläkään.

Kokonaisuutena Mercury Dieselin uusi V8-TDI-moottori on varteenotettava vaihtoehto monen matkaveneen konehuoneeseen. Hienon moottorin huonoin puoli on hinta, joka on 61 470 euroa Bravo III XR vetolaitteella.

Pääkilpailijoihin verrattuna se on kymppin (10 €) enemmän kuin Volvo Pentan listahinta D6-330 DPH:lle. Yanmar toimii tässä mittelössä positiivisena hintahäirikönä, sillä sen 8LV-320 ZT:n listahinta (48 600 €) on yli kymppi-tonnin halvempi.

www.mercurymarine.com



Ulkomitoiltaan kompakti ja painoltaan kevyt (496 kg vetolaitteineen) moottori on piilotettu muovisuojuksen alle. Sama perusmoottori löytyy myös Audin, Volkswagenin ja Porschen huippudieselin konepellin alta.