

# Dieselmotoren der kører som på benzin

Mercurys nye MerCruiser D1,7 DTI er et energisk forsøg på at lave en let, kompakt og højtydende "folkediesel" som konkurrent til benzintromotorene, så dieselen bliver lettere at indpasse i mindre planende både.

For at få maskinen ned i samme vægt som en benzintromotor har man valgt en motor med et relativt lille slagvolumen på 1,7 liter, som ved hjælp af turbolader med intercooler og mekanisk direkte indsprøjtning yder 105 hk på propellen eller 116 hk på krumtapen. Det giver en noget høj literydelse på 68 hk/liter, som man ikke er vant til for marinedieseler, hvor der tværtimod tilbydes en lav literydelse, som alt andet lige er ensbetydende med holdbarhed.

Betænkeligheder over dette aspekt har man imødegået ved at benytte en velafprøvet 4-cylindret Isuzu-diesel, som bl.a. også sidder i europæiske biler. Der er tale om en relativt avanceret dieselmotor med fire ventiler pr. cylinder.

Mercury har erfaringer fra tidligere med små dieseler til maritimt brug, og de gik på, at små motorer har for lave sejtræk til at accelerere en planende båd op inden for en rimelig tid.

Derfor er 1,7 liters maskinen udstyret med effektive hjælpemidler som turbolader med intercooler og direkte benzinind-

gaten er en overtryksventil, der egentlig er beregnet til at begrænse ladedettrykket, så motoren ikke belastes mere end



sprøjtning. Disse grejer sammen med ferskvandskølingen fylder godt, hvormed den i grunden ret slanke 4-cylindrede motor kommer op på omtrent samme indbygningsmål som den motor, Mercury selv sammenligner den med, firmaets egen 3-liters 4-cyl. benzintromotor på 135 hk. Accelerationsproblematikken omkring den nye diesel er løst med en anden udnyttelse af turbosens wastegate-teknik, end man er vant til. Waste-

hensigten ved høje omdrejninger. På Mercuryen har man udnyttet funktionen til noget mere. Motoren er udrustet med en turbo i en let overstørrelse, der sætter tryk på ydelsen allerede i det lavere omdrejningsområde, hvorpå wastegaten må lukke overtryk ud meget tidligere. Sammen med det 16-ventilede topstykke får man dermed en hurtig fyldning af cylindrene.

Resultatet er vellykket. MerCruiser D1,7 leverer

acceleration med en kvikhed, der er meget tæt på en benzintromotor. Dens forbrug er lavest ved 3000 o/m, hvor der leveres en glimrende marchhastighed med de fleste planende både, og her bruger den trekvart liter pr. sømil. Med dagens priser på brændstof er besparel-

*MerCruiser D1,7m L fylder som en benzintromotor, men der er turbo, intercooler og ferskvandskøling med i købet. Motorrumsklappen åbnes med kraftige, hydrauliske fjedre.*

sen dog til at overse. Der skal andre motiver end brændstoføkonomien til, før man vælger en dieselmotor, der koster næsten det dobbelte af en benzintromotor med tilsvarende ydelse. Den 120 hk "folkediesel" koster med drev og instrumenter 113.970 kr., mens Mercury 3-liters benzintromotor koster 63.325 kr.