

Außenborder, Benzin, Diesel oder Saildrives?

Für kleinere Kats bis ca. 11m eignen sich Außenborder, vorzugsweise der 4-takter von YAMAHA mit seiner großen Untersetzung von fast 3:1 (13:38) hervorragend. Diese Arbeitsmotoren sind äußerst zuverlässig, verbrauchen relativ wenig Sprit und sind unschlagbar leicht gegenüber Saildrives.

Außenborder lassen sich beim Segeln hochwünschen, bremsen also nicht beim Segeln, sind wartungsfreundlich weil schnell demontiert und zur Servicestation gebracht.

Benzin (und Gas) wird in der Praxis auf Kats weniger problematisch betrachtet als allgemein auf Yachten. Nicht zuletzt spielt der geringe Anschaffungspreis eine Rolle bei der Entscheidungsfindung.

Verführerisch der Gedanke das ganze hoch zu projizieren und für größere Kats zu verwenden.

YAMAHA bietet u.a. einen high trust 4-takter mit 25PS an. Hiervon zwei wäre für Kats um 12 Meter sicher eine Alternative. Bei näherem Hinsehen schränkt sich das jedoch etwas ein. Das Getriebe des FT 25B ist mit 12:29 nicht so groß untersetzt wie beim 9.9er. Mit 6000 U/min ergibt sich immerhin einen Propellerdrehzahl von max. 2.480 (gegenüber 1.880 beim 9.9er). Mit einem Spezialpropeller wird sich aber eine akzeptable Leistungsabgabe erreichen lassen.

Noch verführerischer der Gedanke, das alles mit Diesel machen zu können. YANMAR bietet einen Dieselaußenborder mit 27HP an. Dieser Motor ist entwickelt für Marine und Großschifffahrt und dort für Bereiche wo kein Benzin verwendet werden darf.

Über den YANMAR D 27 hatte ich bisher kaum Gutes gehört, aber auch nichts Konkretes. Von zwei Kats weiß ich über eine Umrüstung vom D 27 auf Einbausaildrives.

Aufgrund eines konkretes Kundenwunsches nach eben diesen Antrieben habe ich etwas genauer recherchiert.

Praktisch scheint der YANMAR D 27 äußerst zuverlässig zu sein und erfüllt die Aufgaben der Betreiber. Er wird hauptsächlich an größeren Schlauch- oder Versetzbooten eingesetzt, also Gleitern bis leichten Verdrängern. Die Getriebeuntersetzung von 1,86:1 lässt auf höhere Propellerdrehzahlen schließen

und bestätigt dies.

Eines scheint sicher und wurde mir mehrmals bestätigt: der YANMAR-Außenborder ist empfindlich gegen Seeschlag. Am Spiegel eines größeren Schlauchbootes dürfte sich dieses Manko nicht sonderlich nachteilig auswirken, in den Arbeitspositionen auf einem Kat kann es aber schnell zum Totalausfall führen. Übertrieben ausgedrückt läuft ein YAMAHA 9.9 auch unter Wasser weiter, ein YANMAR wird dies mit sofortigem Stillstand quittieren.

Gewicht und Preis rücken dicht in die Nähe eines Einbausaildrives. Unterm Strich steht der Vorteil von Aufholbarkeit und Wartungsflexibilität gegen den Nachteil der Feuchtigkeitsanfälligkeit. Mit einer ordentlich konstruierten Ummantelung und einem perfekten Lift ließe sich letzteres zwar minimiert steht aber kaum noch in einem ökonomischen Verhältnis zur Einbaumaschine.