

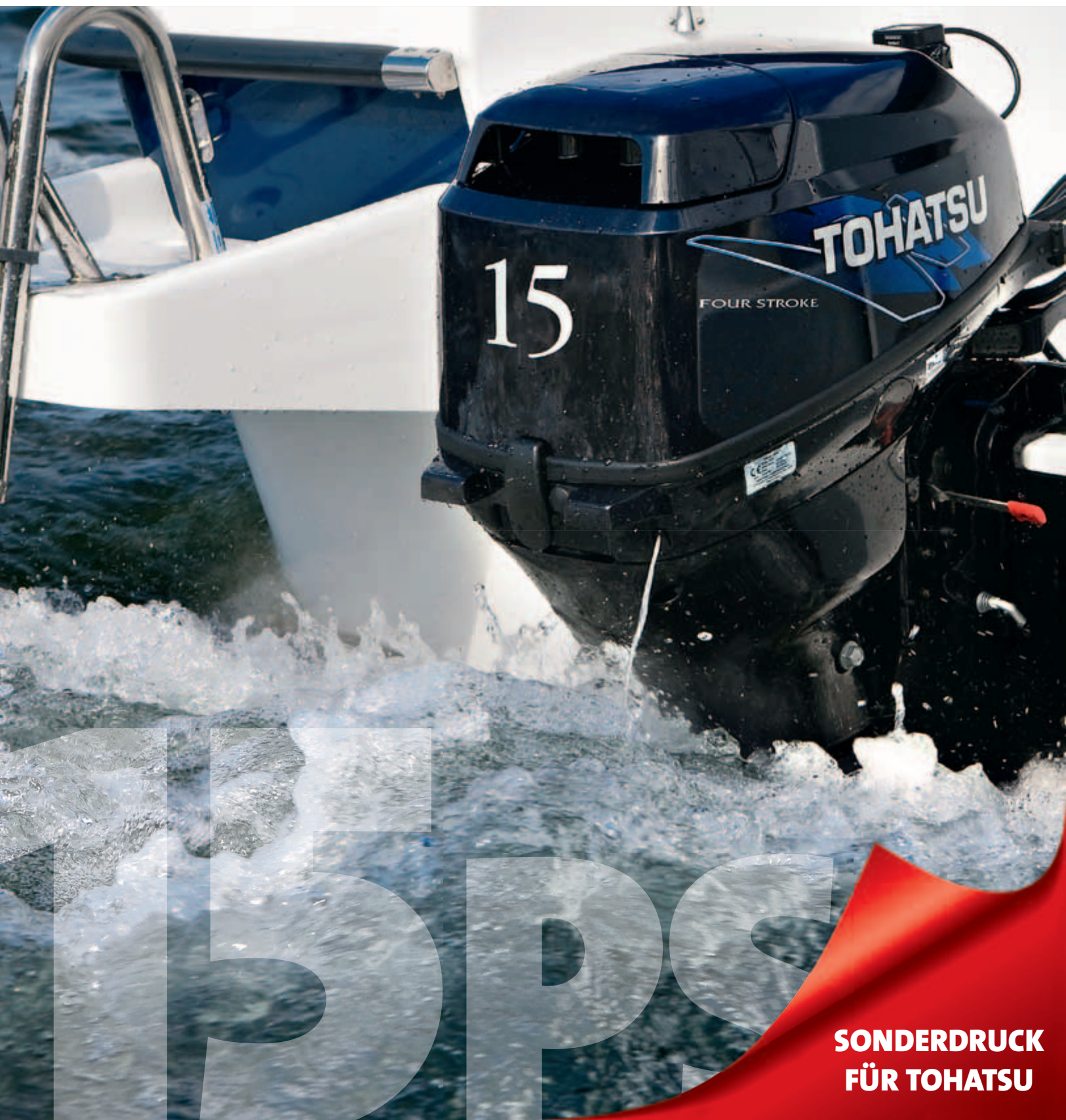
10

12

boote

boote

EUROPAS GRÖSSTES MOTORBOOT-MAGAZIN



SONDERDRUCK
FÜR TOHATSU

Technologien für die nächste Generation



das Konzept überzeugt - die Leistung begeistert

**WIR LIEFERN SEIT MEHR ALS 50 JAHREN
IN DIE GANZE WELT**



Tohatsu Außenbordmotoren haben ihre Zuverlässigkeit auf der ganzen Welt bewiesen. Tohatsu ist so zu einem der weltweit angesehensten und größten Hersteller von Außenbordern geworden. Mit einem hervorragenden Expertenteam, mit Kreativität und Innovation hat das Unternehmen die Erwartungen der Bootsbesitzer erfüllt und übertroffen.

ZUVERLÄSSIGKEIT



Was macht Tohatsu Außenborder so anders? Eine einzigartige Vision, den besten und zuverlässigsten Außenborder anzubieten. Während sich viele Hersteller dafür konzentrieren, Motoren mit höheren PS-Stärken zu bauen, ist es das Ziel von Tohatsu, den zuverlässigsten Motor zu bauen. Durch umfangreiche Qualitäts- und Leistungstests an jedem Motor hat Tohatsu sich von den Konkurrenten abgesetzt und so sichergestellt, die beste Qualität und Technologie in der Außenbordmotoren-Branche anzubieten.

**EXTREM EVENTS
PARIS/NEW YORK - TRANSCONTINENTAL**



Unser Markenzeichen



Unsere Firmenphilosophie

Seit der Gründung von Tohatsu im Jahr 1922 glauben wir daran, dass ein sozialer Beitrag eine der wichtigsten Anforderungen an ein Unternehmen ist und dies zu jeder Zeit und an jedem Ort. Das Markenzeichen mit seiner Flügelform symbolisiert diese Firmenphilosophie. Dieser Flügel repräsentiert auf der rechten Seite unseren Wunsch nach Glück und Wohlfühlstand für alle Menschen und auf der linken Seite Unternehmensentwicklung und den Beitrag zur Gesellschaft; beide Seiten schwingen sich in den Himmel, um grenzenlose Kreativität zu finden.



Schieben und Sprinten: In der Praxis müssen die Motoren an einer SBM 600 (l.) und einer Grand 360 zeigen, was sie können.

EINTRITT FREI

Außenborder-Test: Einfach nur auspacken, anhängen und losfahren? Was können die neuen Führerscheinfreien? BOOTE nimmt die 15-PS-Klasse unter die Lupe.

Es ist soweit. Ab dem 1. Oktober liegt die „Latte“ für führerscheinfreie Bootsmotoren deutlich höher. Die berühmten 5 PS (exakt 3,68 kW), das war einmal. Ab dem 1.10.2012 darf man ohne Schein mit 15 PS unterwegs sein. Während die Tourismus- und Bootsbranche die Reform mehrheitlich begrüßt, melden einige Wassersportverbände Bedenken an. Sie fürchten um die Sicherheit. Der Vergleichstest soll zeigen, wie es um selbige bei der Technik und Ausstattung der Motoren bestellt ist, und was die 15-PS-Klasse darüber hinaus zu bieten hat.

Wie wollen die neuen Hauptdarsteller der „Außenborder-Show“ ihr Publikum begeis-

tern? Im ersten Akt des von BOOTE inszenierten Test-Schauspiels müssen sich die Motoren als Sprinter an einer Grand 360, einem 3,60 m langen, knapp 80 kg schweren Schlauchboot mit Einlegeboden, bewähren. Bewährungshelfer sind Kurzschalt, Pinnensteuerung und Handstarteinrichtung. Der zweite Akt, die Test- und Messfahrten mit einer SBM 600, die auf 6,60 m Länge Wohn- und Schlafraum für vier Personen bietet, gibt Antworten darauf, ob man mit 15 PS auf „große Fahrt“ gehen kann. Dass man an einem Kajütboot dieser Kategorie einen Motor in Langschiffausführung mit Kabelsteuerung, Einhebelschaltung und einen elek-

trischen Anlasser braucht, ist selbstverständlich.

Der Einladung zum „Casting“ in die Müritz Marina, in der man Boote leihen, kaufen und reparieren oder einfach nur slippen kann, folgten Evinrude, Honda, Mercury, Suzuki, Tohatsu und Yamaha. Der niederländische Parsun-Importeur hatte sein Kommen zugesagt, glänzte aber zum verabredeten Termin durch Abwesenheit und ist seitdem für uns nicht mehr zu erreichen. Bleibt die „Null-Reaktion“ von Selva, die fast schon Tradition hat.

Nachdem Evinrude den Basismotor für seinen 15er im gleichen „Laden“ wie Mercury und Tohatsu einkauft, stehen in diesem Test ausnahmslos Zwei-



Schreiber und Schrauber: Öl auffüllen und ablassen (m.), Motor anbauen und anschließen und der Probe lauf auf dem Trockenen (u.) gehören für die BOOTE-Crew zum Testalltag.



EVINRUDE

Langschaft 15 PL4

Geschwindigkeit	Verbrauch	*Reichweite	**Lautstärke
km/h	l/km	km	dB/A
5	0,10	1100	60
7,5	0,15	733	63
10	0,24	458	69
13,2	0,35	314	76

*mit einer Tankfüllung (110 l)
**1 m entfernt vom Motor gemessen
Beschleunigung 0 -10 km/h: 3,4 s

15 R4 Kurzschaft

Geschwindigkeit	Verbrauch	*Reichweite	**Lautstärke
km/h	l/km	km	dB/A
10	0,16	75	76
20	0,12	100	78
25	0,11	109	79
34	0,14	86	79

*mit einer Tankfüllung (12 l)
**1 m entfernt vom Motor gemessen
Beschleunigung 0 -25 km/h: 4,6 s



HONDA

Langschaft BF 15 LRU

Geschwindigkeit	Verbrauch	*Reichweite	**Lautstärke
km/h	l/km	km	dB/A
5	0,10	1100	64
7,5	0,14	786	65
10	0,24	458	71
12,7	0,39	282	74

*mit einer Tankfüllung (110 l)
**1 m entfernt vom Motor gemessen
Beschleunigung 0 -10 km/h: 3,8 s

BF 15 SHU Kurzschaft

Geschwindigkeit	Verbrauch	*Reichweite	**Lautstärke
km/h	l/km	km	dB/A
10	0,18	67	74
20	0,12	100	76
25	0,12	100	76
32,5	0,15	80	79

*mit einer Tankfüllung (12 l)
**1 m entfernt vom Motor gemessen
Beschleunigung 0 -25 km/h: 4,2 s



MERCURY

Langschaft F15 EL

Geschwindigkeit	Verbrauch	*Reichweite	**Lautstärke
km/h	l/km	km	dB/A
5	0,11	1000	60
7,5	0,14	786	64
10	0,21	524	69
13,1	0,36	306	77

*mit einer Tankfüllung (110 l)
**1 m entfernt vom Motor gemessen
Beschleunigung 0 -10 km/h: 4,4 s

F15 M Kurzschaft

Geschwindigkeit	Verbrauch	*Reichweite	**Lautstärke
km/h	l/km	km	dB/A
10	0,23	109	79
20	0,13	192	81
25	0,12	208	83
33,5	0,15	167	89

*mit einer Tankfüllung (25 l)
**1 m entfernt vom Motor gemessen
Beschleunigung 0 -25 km/h: 4,2 s



zylinder-Viertaktmotoren mit einer oben liegenden Nockenwelle (SOHC) auf dem Prüfstand. Sucht man im Test-Ensemble nach weiteren Gemeinsamkeiten, gehört ein Getriebe mit Vorwärts-, Neutral- und Rückwärts-Position (V-N-R) sowie ein Quickstop mit Reiß-

leine zu den Fundsachen. Dass sich ohne Quickstop kein Motor starten lässt, ist klar, und dass keine der Leinen und der daran befestigte Stecker schwimmen, ein bekanntes Risiko. Übrigens: Der bei Honda zum Bordwerkzeug gehörende Ersatzstecker ist die lobenswer-

te Ausnahme. Ein Pluspunkt in Sachen Bedienkomfort und Sicherheit ist die Getriebebeschaltung des handgestarteten Mercury. Anders als bei der Test-Konkurrenz, die für den Gangwechsel an oder vor der Motorwanne einen leichtgängigen Handhebel installiert,

SUZUKI

Langschaft DF 15 AEL

Geschwindigkeit	Verbrauch	*Reichweite	**Lautstärke
km/h	l/km	km	dB/A
5	0,06	1833	58
7,5	0,12	917	62
10	0,23	478	70
13,3	0,39	282	77

*mit einer Tankfüllung (110 l)
**1 m entfernt vom Motor gemessen
Beschleunigung 0 -10 km/h: 4,2 s

DF 15 AS Kurzschaft

Geschwindigkeit	Verbrauch	*Reichweite	**Lautstärke
km/h	l/km	km	dB/A
10	0,19	63	76
20	0,12	100	78
25	0,16	75	81
33,2	0,16	75	83

*mit einer Tankfüllung (12 l)
**1 m entfernt vom Motor gemessen
Beschleunigung 0 -25 km/h: 3,7 s

TOHATSU

Langschaft MFS 15C EPL

Geschwindigkeit	Verbrauch	*Reichweite	**Lautstärke
km/h	l/km	km	dB/A
5	0,14	786	61
7,5	0,21	524	66
10	0,26	423	70
13,1	0,37	297	76

*mit einer Tankfüllung ???
**1 m entfernt vom Motor gemessen
Beschleunigung 0 -10 km/h: 4 s

MFS 15C S Kurzschaft

Geschwindigkeit	Verbrauch	*Reichweite	**Lautstärke
km/h	l/km	km	dB/A
10	0,19	63	73
20	0,12	100	75
25	0,11	109	77
33,1	0,15	80	78

*mit einer Tankfüllung ???
**1 m entfernt vom Motor gemessen
Beschleunigung 0 -25 km/h: 4,3 s

YAMAHA

Langschaft F15 CEL

Geschwindigkeit	Verbrauch	*Reichweite	**Lautstärke
km/h	l/km	km	dB/A
5	0,15	734	61
7,5	0,18	611	63
10	0,23	478	70
12,6	0,36	306	77

*mit einer Tankfüllung (110 l)
**1 m entfernt vom Motor gemessen
Beschleunigung 0 -10 km/h: 4,9 s

F15 CMHS Kurzschaft

Geschwindigkeit	Verbrauch	*Reichweite	**Lautstärke
km/h	l/km	km	dB/A
10	0,19	63	76
20	0,15	80	78
25	0,16	75	83
31,9	0,18	67	88

*mit einer Tankfüllung (12 l)
**1 m entfernt vom Motor gemessen
Beschleunigung 0 -25 km/h: 4,3 s

werden bei Mercurys F15 vorwärts, rückwärts und neutral über den handigen Gasdrehgriff am vorderen Ende der Pinne geschaltet. Vorteil: Der Gangwechsel passiert so zwangsläufig immer bei Leerlaufdrehzahl. Eine klappbare Pinne, die das Packmaß reduziert, und

eine Handstarteinrichtung, die sich aus Sicherheitsgründen nur in Neutralstellung des Getriebes betätigen lässt und für Notstarts demontiert werden kann (das dafür notwendige Werkzeug fehlt nur bei Yamaha), gehören bei allen getesteten Kurzschaftmotoren zum Standard.

Dass die mit E-Start ausgerüsteten Langschafter eine Batterie laden können, ist selbstverständlich, die Handstarter müssen dafür nachträglich mit einem Gleichrichter ausgerüstet werden. Einen Anschluss mit einem fertigen Kabelsatz gibt es bei den handgestarteten

Motoren serienmäßig nur am Motor von Honda.

Auffälligstes Alleinstellungsmerkmal ist in diesem Test die elektronische Benzineinspritzung (EFI) des Suzuki. Sie ist die erste, die ohne zusätzliche Batterie auskommt und deshalb auch bei der Handstartversion des DF15 im Einsatz. Die Test-Konkurrenz setzt derweilen bei der Gemischaufbereitung auf konventionelle Vergasertechnik. Die ist, das wollen wenigstens die installierten Mini-Einweg-Filter glauben machen, weniger anfällig als die Einspritzanlage, die Suzuki mit einem ausreichend großen Filterelement schützt.

HANDSTARTER MIT EINSPRITZTECHNIK

Wer glaubt, dass die Einspritzanlage den Suzuki schwer und teuer macht, irrt. Egal in welcher Version, der nur 327 ccm große Zweizylinder ist in jedem Fall der mit Abstand leichteste (46 und 50 kg) Motor im Test und liegt, wenn's um den Preis geht, als elektrisch gestarteter Langschafter hinter dem Tohatsu auf Platz zwei. Im Preisvergleich der Handstarter, den wieder der Tohatsu gewinnt, reicht es jedoch nur noch für Platz fünf. Am tiefsten in die Tasche greifen muss in jedem Fall der Yamaha-Käufer, der als Gegenleistung den Motor mit dem größten Hubraum (362 ccm) bekommt. Auch das Prädikat „schwerster (56 kg) Handstarter im Test“ wird die Yamaha-Leute nicht begeistern. Etwas gedämpft ist ebenso die Stimmung bei den US-Boys von Evinrude, die mit ihrem 15 PL4 bei den Elektrostartern mit Langschaft das Schwergewicht

Hersteller	Evinrude	Honda	Mercury	Suzuki	Tohatsu	Yamaha
Typ	15 R4/ 15 PL4	BF 15 SHU/ BF 15 LRU	F 15 M/ F 15 EL	DF15AS/ DF15AEL	MFS 15C S/ MFS 15C EPL	F15CMHS/ F15CEL
Bauart	Viertakt-Otto- motor SOHC	Viertakt-Otto- motor SOHC	Viertakt-Otto- motor SOHC	Viertakt-Otto- motor SOHC	Viertakt-Otto- motor SOHC	Viertakt-Otto- motor SOHC
Zylinder	2 in Reihe	2 in Reihe	2 in Reihe	2 in Reihe	2 in Reihe	2 in Reihe
Bohrung x Hub	61 x 60 mm	59 x 64 mm	61 x 60 mm	60,4 x 57 mm	61 x 60 mm	63 x 58,1 mm
Hubraum	351 ccm	350 mm	351 ccm	327 ccm	351 ccm	362 ccm
Leistung	11 kW (15 PS)	11,2 kW (15 PS)	11 kW (15 PS)	11 kW (15 PS)	11 kW (15 PS)	11 kW (15 PS)
Vollastdrehzahl- bereich	5000–6000/min	4500–5500/min	5000–6000/min	5000–6000/min	5400–6100/min	5000–6000/min
Starteinrichtung	manuell/ elektrisch	manuell/ elektrisch	manuell/ elektrisch	manuell/ elektrisch	manuell/ elektrisch	manuell/ elektrisch
Gewicht Prospekt	ab 52 kg	42/ 49,5 kg	ab 52 kg	44/ 49 kg	51,5 kg/ 55 kg	51,7/ 54,7 kg
Gewicht fahrfertig	52 kg/ 61 kg	49/ 54 kg	55 kg/ 60 kg	46/ 50 kg	53/ 57 kg	56/ 58 kg
Kraftstoff	bleifreies Benzin	bleifreies Benzin	bleifreies Benzin	bleifreies Benzin	bleifreies Benzin	bleifreies Benzin
Kraftstoffsystem	1 Vergaser	1 Vergaser	1 Vergaser	elektronische Benzineinspritzung	1 Vergaser	1 Vergaser
Tankinhalt	12 l	12 l	25 l	12 l	12 l	25 l
Zündung	elektronisch	elektronisch	elektronisch	elektronisch	elektronisch	elektronisch
Kühlung	Wasser/Einkreis	Wasser/Einkreis	Wasser/Einkreis	Wasser/Einkreis	Wasser/Einkreis	Wasser/Einkreis
Generator	Extra 12 V/12 A	12 V/6 A 12 V/12 A	12 V/12 A 12 V/12 A	12 V/6 A 12 V/12 A	12 V/12 A	12 V/10 A 12 V/10 A
empfohlene Spiegelhöhe	381 mm 508 mm	433 mm 563 mm	381 mm 508 mm	381 mm 508 mm	381 mm 508 mm	381 mm 508 mm
Getriebe- übersetzung	2,15:1	2,08:1	2,15:1	2,08:1	2,15:1	2,08:1
Getriebebeschaltung	V-N-R	V-N-R	V-N-R	V-N-R	V-N-R	V-N-R
Testpropeller	3 x 9 1/4" x 10" 3 x 9 1/4" x 9"	4 x 9 1/4" x 9" 4 x 10" x 6 1/2"	3 x 9 1/4" x 9" 3 x 9 1/4" x 9"	3 x 9 1/4" x 10" 3 x 9 1/4" x 9"	3 x 9 1/4" x 10" 3 x 9 1/2" x 8"	3 x 9 1/4" x 9" 3 x 9 1/2" x 8"
Herstellergarantie	5 Jahre	3 + 2 Jahre	5 Jahre	3 Jahre	3 Jahre	2 + 1 Jahre
Preis	3199 € 3949 €	3099 € 3799 €	3130 € 3840 €	3250 € 3650 €	3095 € 3630 €	3405 € 4095 €
Händlernachweis	BRP Germany, Itterpark 11, 40724 Hilden	Honda Motor Europe, Sprend- linger Landstr. 166, 63069 Offenbach	Brunswick in EMEA, Parc Industriel de Petit Rechain, B-4800 Verries	Suzuki Interna- tional Europe, Suzuki-Allee 7, 64608 Bensheim	Volvo Penta Europe, Am Kiel- Kanal 1, 24106 Kiel	Yamaha Motor Deutschland, Hansemannstr. 12, 41468 Neuss

Die abweichenden Daten der **Elektrostarter/Langschafmotoren sind fett gedruckt.**

(mit Tilt-Einrichtung 61 kg) an den Start bringen. Bei den Einhebel-schaltungen für Gas und Getriebe, die bei allen Elektrostartern zum Standard gehören, gilt das Motto „Nimm's leicht“. Das heißt, die mit Zündschloss, Quickstop und Standgashebel ausgestatteten Boxen lassen sich einfach montieren und sind stets leichtgängig.

Soll der Trimm, der das Boot in die beste Schwimmlage bringen soll, verändert werden,

muss der Fahrer deutlich fester zupacken. Bevor der Trimm-bolzen umgesetzt werden kann (Evinrude, Mercury und Tohatsu bieten dazu 6, Suzuki und Honda 5 und Yamaha 4 verschiedene Optionen), muss der Motor mit Muskelkraft angekippt und in der höchsten Stellung arretiert werden. Einzige Ausnahme ist hier der Elektrostarter von Evinrude, der eine elektro-hydraulische Tilt-Einrichtung und damit eine stufen-

lose Flachwasserstellung besitzt, die per Knopfdruck funktioniert. Alle anderen Test-Motoren suchen und finden ihre Flachwasserposition beim Anheben automatisch.

Darüber, wie man die richtige Trimmposition für Boot und Motor findet, was beim Betrieb des Motors zu beachten ist und wie man einfache Wartungsarbeiten selber machen kann, informieren die mehrsprachigen Handbücher, die mit ver-

ständlichen Texten, Zeichnungen und Fotos ausgestattet werden. Ein Störungsplan sagt dem Fahrer, was zu tun ist, wenn es dem Motor einmal nicht so gut geht und die Warnanlage automatisch die Drehzahl begrenzt. Fehlen Öldruck oder Kühlwasser, wird das bei allen Testmotoren optisch und/oder akustisch angezeigt.

Deutliche Unterschiede gibt es beim Bordwerkzeug. Während Yamaha ganz darauf ver-

MAL EBEN SO UNTER DEN ARM KLEMMEN

zichtet, spendieren Evinrude, Mercury und Tohatsu sogar einen Satz Zündkerzen. Den Propeller und den tragbaren Kunststofftank, der bei Mercury doppelt so groß (25l) ist wie bei der Test-Konkurrenz, gibt es bei allen Herstellern serienmäßig. Gleiches gilt für das Notstartseil und die Opferanoden, die den Motor vor galvanischer Korrosion schützen. Bleibt als wichtiges Verkaufsargument die Herstellergarantie. Die gilt bei Evinrude und Mercury uneingeschränkt für 5 Jahre. Honda bietet mit seiner 3+2-Garantie unter gewissen Voraussetzungen die gleiche Laufzeit an. Bei Suzuki und Tohatsu endet die Garantiezeit in jedem Fall nach 3 Jahren, Yamaha-Kunden müssen dazu in die als Extra angebotene „Verlängerung“ (2+1) gehen.



Abstimmungsergebnis: Sollen die „Werte stimmen“, muss der Propeller passen wie ein Maßanzug.

Handstarter-Modelle haben den Vorteil, dass man sie ohne große Schrauberei überall dorthin tragen kann, wo sie gebraucht werden. Die Crux ist nur, dass man sich einen zentnerschweren Motor nicht mal eben so unter den Arm klemmt. Da helfen auch keine gut verrundeten Tragegriffe.

An den Spiegel der Grand gehängt und mit den Knebel-

schrauben des Brackets befestigt, zeigt sich das Test-Sextett in der Praxis von seiner besten Seite. Wird der Choke richtig bedient (beim Prime-Start des Yamaha und bei Suzukis Einspritzer geht das automatisch), springen die Motoren auch im kalten Zustand sofort an. Und zwar ohne lästige Rauchsignale. Dass sich der Suzuki mit dem geringsten Kraftaufwand anzie-

hen lässt, liegt weniger am kleinen Hubraum als vielmehr an der modifizierten Handstarteinrichtung.

In puncto Laufkultur gibt es für alle Motoren Bestnoten. Soll heißen, sie laufen in allen Situationen rund und vibrationsfrei und nehmen spontan Gas an. Dass der Einspritzer Letzteres in der Übergangsphase von Verdränger- in Gleitfahrt etwas

POWER

Leistung, Sicherheit, Zuverlässigkeit, Langlebigkeit

TOHATSU
Outboards

info@tohatsu.de
www.tohatsu.de





Prüfungsfragen: Lässt sich die Schwungradabdeckung mit Bordwerkzeug demontieren, und was wiegt der Motor mit Öl und Propeller tatsächlich? Der Blick unter die Motorhaube und auf das Display der unbestechlichen Waage liefert wichtige Fakten und Zahlen und sorgt damit häufig schon vor Ort in der Tester-Runde für Gesprächsstoff.



besser kann als die Vergaser-Konkurrenz, zeigt sich bei der Beschleunigung von 0 auf 25 km/h, die der Suzuki in 3,7 s absolviert. Das Schlusslicht Evinrude braucht für die gleiche Übung 4,6 s. Honda, als einziger Motor im Test mit einem vierflügeligen Propeller ausgestattet, belegt im Duell der Sprinter zeitgleich (4,2 s) mit Mercury Platz 2.

Eben noch am Ende der Tabelle, steht der Evinrude, wenn es um den Topspeed geht, auf dem Siegertreppchen mit 34 km/h ganz oben. Ihm am nächsten kommt der 33,5 km/h schnelle Mercury, gefolgt von Suzuki, Tohatsu, Honda und Yamaha, der als Einziger über 31, km/h nicht hinauskommt. Wichtig ist, dass sich das Testboot mit allen Testmotoren auch in diesem Geschwindigkeitsbereich einfach und sicher handhaben lässt. Wer's in engen Kurven mit dem Speed übertreibt, bringt den Propeller ziemlich schnell zum Ventilieren, womit das Boot automatisch abgebremst wird. Klar ist, dass der Quickstop dabei nicht irgendwo rumbaumeln darf, sondern immer am Fahrer festgemacht wird. Bei den Verbrauchswerten liegen die Un-

terschiede, wie so oft, in der zweiten Stelle hinter dem Komma. Nimmt man die Marschgeschwindigkeit von 25 km/h zum Maßstab, zeigen die in vielen Teilen baugleichen Evinrude und Tohatsu mit 0,11 l/km das größte Sparpotenzial. Die Überraschung ist, dass auch die Vergasermotoren von Honda und Mercury vor Suzukis EFI

SPRITSPAREN MIT VERGASER? DAS GEHT!

liegen, der zusammen mit Yamaha den größten Durst (0,16 l/km) entwickelt.

Wie wichtig die „paar Tropfen Sprit“ sein können, zeigt sich bei den Reichweiten. Während Evinrude und Tohatsu mit einer Tankfüllung (12 l) 109 km weit kommen, ist für Suzuki- und Yamaha-Skipper schon nach 75 km Nachtanken angesagt. Mercury, der seinem F15 M serienmäßig einen 25-l-Tank spendiert, fährt damit logischerweise fast doppelt so weit wie die Spritsparer von Evinrude und Tohatsu.

Dass zwei fast baugleiche Motoren so unterschiedlich laut sein können wie Tohatsu (77 dB/A) und Mercury (83 dB/A), der zusammen mit dem Yamaha in diesem Vergleich am lautstärksten auftritt, ist damit zu erklären, dass die Tohatsu-Techniker einen Propeller mit großer Steigung montieren und so die 25 km/h bei einer kleineren Motordrehzahl erreichen. Für den Siegerpokal, den der 76 dB/A leise Honda bekommt, reicht es dennoch nicht. Suzuki muss hier auch dem Evinrude den Vortritt lassen und landet mit 81 dB/A etwas enttäuschend auf Rang 4.

Welches Potenzial der Einspritzer besitzt, zeigt er als „Schuber“ an der SBM 600. Das Leichtgewicht (50 kg) beschleunigt den fast 1000 kg schweren Kreuzer mit 13,3 km/h auf die höchste Geschwindigkeit im Test. Evinrude, Mercury und Tohatsu „knacken“ ebenfalls die 13-km/h-Marke, Honda und Yamaha (12,6 km/h) bleiben knapp darunter. Die auf vielen Binnenrevieren als Tempolimit ausgewiesenen und in diesem Vergleich als Marschfahrt ermittelten 10 km/h erreicht der 61 kg schwere Evinrude, der am Schlauchboot der Konkurrenz

hinterherläuft, in 3,4 s am schnellsten. Während Honda mit 3,8 s in „Rufweite“ liegt, sind Tohatsu, Suzuki, Mercury und vor allem Yamaha (4,9 s) deutlich langsamer.

Wer mit seinem Boot verreisen will, braucht Raum und Komfort und einen Motor, der leise und sparsam ist. Der Suzuki kann's. Er ist in beiden Disziplinen zweiter Sieger. Die leisesten (69 dB/A) Langschafte im Test sind Evinrude und Mercury, der lauteste Honda.

Der Verzicht auf die letzten 3 km/h bringt nicht nur Ruhe ins Boot, sondern spart auch jede Menge Sprit. So liegen beim Sparfuchs Mercury (0,21 l/km) zwischen 13,1 und 10 km/h exakt 0,15 l/km. Das sind umgerechnet auf die Reichweite (524 km) stolze 218 (!) km. Beim Tabellenletzten in Sachen Verbrauch (0,26 l/km) und Reichweite (423 km), Tohatsu, ist der Unterschied zwischen Marschfahrt und Topspeed kleiner, aber immer noch deutlich (0,11 l/km und 126 km).

Bleibt zu erwähnen, dass erst der 110 l fassende Einbautank der SBM 600 die beeindruckenden Reichweiten möglich macht.

Auf die Fahr- und Manöviereigenschaften hat der große Tank keinen Einfluss. Auffällig und auf engen Binnenrevieren besonders wichtig ist die Kursstabilität, welche die SBM mit allen Testmotoren besitzt. Beim Manövrieren im Hafen verschafft der vierflügelige Propeller dem Honda kleine Vorteile. Er stoppt am schnellsten auf, hat die kleinsten Drehkreise und wechselt in Vorwärts- und Rückwärtsfahrt ohne Verzögerungen die Drehrichtung (Umsteuern). Das können die anderen mit Ausnahme von Yamaha, der etwas Gas und eine Reaktionszeit von 3 s braucht, auch; nur

der Honda kann es halt den berühmten Tick besser.

Fazit: Besitz der Fahrer Verantwortungsbewusstsein und kann er seine Fähigkeiten einschätzen, stellen die getesteten 15-PS-Motoren kein unkalkulierbares Sicherheitsrisiko dar. Sie sind, wenn man die Bedienungsanleitungen gelesen hat, relativ einfach zu handhaben und bieten mit ihrer technischen Ausstattung ein ausreichend hohes Maß an Sicherheit. Selbstverständlich sollte sich der Skipper vor Antritt der Fahrt „schlau machen“. Auch ein paar „Probefahrten“ fernab des Ferienverkehrs können nicht schaden. Gut vorbereiteten Fahrern bieten die 15er jedenfalls jede Menge Spaß. Als Handstarter sind sie der ideale Schlauchbootantrieb. Dabei sprechen der Preis und die geringe Lautstärke für den Tohatsu. Wer Gewicht sparen will oder muss und auf moderne Technik und schnelle Sprinter steht, wird sich für den Suzuki entscheiden. Evinrude wirbt für sich mit geringem Verbrauch und hoher Endgeschwindigkeit. Honda überzeugt am Schlauchboot als perfekter Allrounder. Bleibt Yamaha: Schwer und teuer, muss er hier als Hand- und Elektrostarter auf die Markentreue seiner Kundschaft setzen.

Bei den Testergebnissen am Kajütboot ist zu berücksichtigen, dass das Boot bei den Messfahrten unbeladen und die Müritz strömungsfrei und ruhig war. Sieht es anders aus, wird man schnell erkennen, dass die SBM 600, die Verdränger und Gleiter sein kann, für die getestete 15-PS-Klasse sprichwörtlich eine Nummer zu groß oder besser gesagt zu schwer ist. Unabhängig davon liegt hier der Suzuki im Gesamtergebnis ganz vorn. Etappensieger sind Tohatsu (Preis), und Evinrude (Sprint).

Erich Bogadtke

TOHATSU
Outboards



VERTRAUEN

Es ist gut zu wissen,
dass Sie einen zuverlässigen,
langlebigen Motor besitzen.



info@tohatsu.de
www.tohatsu.de





info@tohatsu.de
www.tohatsu.de

TOHATSU
Outboards

EFFIZIENT

Hohe Leistung, geringer Kraftstoffverbrauch



Jetzt
Führerscheinfrei*
bis 15 PS
(11,03 kW)



*Der Bootsführer muss mind. 16 Jahre alt sein. Gilt nicht für den Rhein, Landesgewässer und Bodensee - hier bleibt es weiterhin bei 5 PS (3,7 kW).