

British Seagull "The best Outboard Motor for the World"

Arne Lagerholm, 2008



Den som sett en British Seagull motor på en båt undrar vanligtvis över det antika utseendet och tror att motorn är av ett mycket gammalt datum. Så är ofta inte alls fallet ty British Seagull är en motor från början konstruerad och byggd efter en genomtänkt filosofi och optimerad för säker tjänst under svåra förhållanden i marin miljö.

Att ägarna är nöjda med sin motor vittnar de många brev som fabriken mottagit och dessa publiceras i reklamaterialet. Ett klassiskt exempel citeras här hämtat från en broschyr daterad till mitten av 80-talet:

"... it was left under a bush at the bottom of the garden for 23 years wrapped in a plastic type bag and forgotten about ... without even changing the spark plug it went on approximately the 12th pull"

Med sådana omdömen är det inte särskilt konstigt att British Seagull blivit något av en institution bland sjöfolk världen över. Sedan Seagull presenterades i England för över sextio år sedan har väldigt lite ändrats i motorns ursprungliga konstruktion och konstruktörerna var således på sin tid mycket framsynta.

Motorn konstruerades av the Sundbeam Motor Company och John Marston Ltd., vilka byggde de berömda Sundbeam motorcyklarna i Wolverhampton. Den första serien motorer presenterades under firmanamnet Marston Seagull år 1931 och man kunde köpa originalmotorn på 1 ½ hästkraft för 26 pund. Den enda tydligt synliga skillnaden mot senare motorer var den futuristiskt konformerade ljuddämparen som företedde en viss likhet med en motorcykel do ställd på högkant. En ren slump eller ...

Snart presenterades motorn i förfinade varianter med variabel magnetändning, frikoppling, olika rigglängd, propeller och utväxling för

skiftande användningsområden. Motorerna hade många delar av gemensam konstruktion vilket kännetecknat dem sedan dess. Detta innebär att samma reservdel kan användas till flera typer av motorer vilket kombinerat med motorns enkla och sevicevänliga uppbyggnad borgar för ett långt och relativt bekymmersfritt liv. Att fabriken endast använt material av bästa marinkvalitet avsedda att tåla lång och trogen tjänst även i saltvatten bidrager ytterligare till motorns långa livslängd. Det är inte ovanligt att finna en gammal Seagull som efter kanske trettio års tjänst, efter allmän rengöring, visar sig vara i praktiskt taget skick som ny. Misskötta exemplar finns även men de är normalt enkla att åtgärda.

Alla Seagull motorer är avsedda för båtar av displacementstyp

dvs sådana som inte planar utan är avsedda att gå genom vattnet. De är inte försedda med kullager utan kraftigt dimensionerade bronslager vilket innebär att motorn kan gå överbord och hämtas upp igen utan att bli förstörd. Propellern är stor och dimensionerad för låga varv och hög dragkraft.

Under andra världskriget beställde det brittiska amiralitetet en "rough and tough" version av Modell 102 att användas på lätta farkoster. Det visade sig att det endast behövdes lättare modifikationer för att möta kraven på enkel start och möjlighet att köra non-stop i 24 timmar.

Minst 10.000 motorer producerades på rekordtid och många användes bara för en enkel resa till förstörelsen men andra av dessa uppges ha överlevt och gjort annan tjänst långt in i våra dagar.

Du som undrar över de olika **Seagull modellernas beteckning** och tillverkningsår kan se vidare på vår hemsida WWW.LAGERHOLM.COM

Efter några års verksamhet övertogs Marston Seagull av två ingenjörer och entreprenörer, John Way-Hope och Bill Pinniger som övertog tillverkningsrättigheterna. De två männen hade tidigare arbetat inom marina avdelningen på Sundbeam Motor Company med utvecklingen av Seagull motorerna. De flyttade tillverkningsenheten till Poole där den fortfarande finns. För att celebrera detta togs namnet Marston bort och motorerna fick det patriotiskt klingande namnet "British Seagull" med det något självsäkra tillägget "The Best Outboard Motor for the World". Från början till och med "...in the Word" men detta fick man av juridiska skäl ändra på.

Som brittisk teknisk nautisk skribent och författare har Way-Hope skapat sig ett eget namn för sina nu klassiska häften om British Seagull handhavande. Dessa är formulerade på ett sätt som vida överträffar den mer eller mindre dåligt översatta pedagogiken i nutida motsvarande handledningar. På så sätt har generationer av Seagull ägare med ringa tekniska kunskaper fått de bästa, på oefterhärmlig engelska, formulerade råd som någon fabrikant givit till sina kunder och användare.

Det har cirkulerat en skröna om Seagull: "*they never work but they are easy to repair*". Denna skröna upphovsmän måste komma från den illiterata krets av personer som aldrig gjort sig mödan att flitigt studera Way-Hopes skrifter.

Några citat ur: "Operating Instructions for the Models 40 & 100 Seagulls".

Your "Seagull" doesn't ask for very much, and there is no difficulty in giving it what it requires ... we don't write this book for fun, we do it because it's vital for your own pleasure, security and peace of mind.

Don't do your first trip with a new engine under rush conditions, in front of a large audience.

For instance, avoid a vital trip, catching the last of the tide, in a small dinghy, laden to the gunwales with gear and people, in half a gale in the pouring rain ... this sounds silly, but it's exactly what people do only too frequently.

Choose fine weather conditions ... a useful, and, if possible, seamanlike and mechanical companion ... a quiet and secluded spot, where success or otherwise doesn't matter much ... take your time, and see that the engine is fitted exactly as laid down in these instructions, and get set thoroughly with the new mechanism before starting serious business.

It's absolutely essential that the fundamentals in life are provided for a motor, and almost all the ailments attached to outboard motoring can be accounted for by the attitude of "It doesn't matter ... any old plug will do ... any old fuel ... any oil that's available ... mixed in any proportions ... no need to read the instructions, I know all about engines ... never mind about fixing the engine on the boat properly, we're in a hurry ... this'll do ... that'll do," etc., etc., "ad nauseam".

Let us say at once, this won't do ... and is asking for trouble.

The Seagull is a pure-bred marine engine, for a hard life on salt water.

It is designed for a rich oil mixture to provide not only limited life, but adequate oil protection from the internal corrosion always associated with the long periods of idleness inseparable from service at sea.

Lubrication of the gearbox.

YOU MUST NOT USE GREASE ... Oil only must be used. Any good quality gear oil will do, of approximately S.A.E. 140 viscosity.

The sparking plug.

Nearly 90% of engine failure is due to plug trouble, and yet, plug trouble is almost entirely avoidable. Use the right plug British Champion 8COM (Today: Champion D16) or equivalent.

ALWAYS CARRY A SPARE, GOOD, PLUG ... not just another plug which has probably been rejected as faulty on some previous occasion!!

If the engine cuts out suddenly, without warning, whilst running, it's ten chances to one that it's plug trouble.

Now, this is the vital point to remember.

This is the whole crux of the matter ... if the engine won't start (always supposing there is fuel in the carburettor, and it hasn't run out of fuel) and shows no sign of life after three or four pulls of the starting cord, and ONLY three or four, WHIP OUT THE PLUG AT ONCE .. don't go on pulling the cord.

But will people do this? .. No, they won't ... instead, they go on pulling the starting cord for twenty minutes or so, pumping more and more fuel into the engine, and filling the plug with oil, and then have to row home, and sometimes (if they've got the strength) write a furious letter to the manufacturers.

We have no sympathy with these people at all.

The boat.

Now as regards obtaining the maximum speed from the whole outfit:

First of all, in any displacement dinghy, that is to say one which goes through the water, as opposed to a speed dinghy which planes over the top of it, maximum possible speed of the boat is governed entirely by the length of the boat and not by the power exerted by the engine ... to some, this may be surprising, but it's a fact. As a rough guide, a 9-foot hull will reach 4 ½ knots and a 16-footer 6 knots; other lengths in proportion.

Always remember, however, that it's a waste of effort to try and drive a boat above its calculated maximum referred to above. Usually you can tell when this maximum is being approached, by the appearance of a series of waves or humps in the water immediately astern.

Lastly, remember that in any motor boat, however quiet, your voice can be heard much more clearly by surrounding craft than by your own companions ... a supposedly confidential and innocent comment about people and their boats may well become unknowingly a public broadcast ... there's probably enough trouble awaiting you when you get ashore without adding to it!!!

Tekniska data och annat nyttigt om British Seagull utombordsmotorer.

Följande uppgifter är hämtade ur en folder publicerad av dåvarande generalagenten i Sverige, AB Motor Reimers i Stockholm, gällande från 1 januari 1957.

Modell 40 (kod SJM)

Denna motor är avsedd för 6-9 fots jollar med låg akterspegel och tillhör hästkraftskategorin 1-1 ½. En synnerligen lätt och lättskött motor, särskilt omtyckt av damer och barn. Bränsletanken rymmer 2,25 l. Stuvningsutrymme 851x267x318 mm.

Modell Super 40 Plus (kod SJP)

Denna motor ger en effekt av ca 2 ½ hkr och är idealmotorn för 8-12 fots jollar, 4-5 m roddbåtar och såsom hjälpmotor för segelbåtar upp till 22 kvm-klassen, då den är försedd med kraftig reduktion och stor, fyrbladig propeller. Bränsletanken rymmer 2,25 l, vilket räcker för ca 2 tim. normal körning. Stuvningsutrymme 953x267x318 mm.

Modell Super 40 Plus Lång (kod SJP-L)

För båttyper enligt ovan med höga fribord finns denna motor, som är försedd med 150 mm förlängning men har samma kraftiga reduktion och stora, fyrbladiga propeller. Stuvningsutrymme 1105x267x318 mm.

Modell 100 Century (kod LLS)

Denna motor är senaste tillskottet i Seagull-familjen. Den är en avsevärt förbättrad konstruktion med avtagbart cylinderlock, lägre

bränsleförbrukning samt större reduktion. Bränsletanken rymmer 2,25 l. Stuvningsutrymme 953x267x318 mm.

Modell 100 Century Lång (kod LLS-L)

Samma som ovan fast med 150 mm förlängning. Idealisk hjälpmotor för större segelbåtar. Stuvningsutrymme 1105x267x318 mm.

Modell 102 (kod TC)

Denna motortyp tillhör hästkraftskategorin 3 ½ -4 vid ca 3800 v/min., ett varvtal motsvarande ungefär normal marschstighet. Med en väl avpassad båt kan man göra upp till 7 knops fart. Bränsletanken rymmer 2,55 l. Stuvningsutrymme 1054x330x305 mm.

Modell 102 Lång (kod TC-L)

För båtar med höga fribord finns denna motortyp med 150 mm längre utförande än TC. Stuvningsutrymme 1210x330x305 mm.

Modell 102 Plus (kod THC)

Denna motor med något större effekt än föregående, stor utväxling och fyrbladig propeller har en stor drivande förmåga och kan bogsera segelbåtar på 8-20 tons displacement i stiltje. Stuvningsutrymme 1150x330x305 mm.

***Modell 102 Plus Lång (kod THC-L)**

Samma motor som ovan men avsedd för båtar med höga fribord. Stuvningsutrymme 1300x330x305 mm.

Not.

British Seagull redovisade inte antalet hästkrafter som motorerna ger, utan anser att den dragkraft som propellern levererar, (propeller thrust), är ett mer adekvat mått för en motor avsedd för displacementsbåtar.

Genom bland annat olika diameter och stigning på propellern, olika rigglängder samt olika utväxling för modellerna optimeras dessa för sitt avsedda ändamål.