



Stefan Edman är biolog, föreläsare och författare till cirka 40 böcker om natur och miljö, bland annat *Västkust*, *Solvarv*, *Jorden har feber* och *Matsmart*. Stefan fick 2009 kungamedalj för sina insatser och har nyligen kommit ut med tre "havsböcker": *Kosterhavet – under ytan* på Sveriges första nationalpark under ytan, *Havsblänk* och *Planeten Havet*.

# En njutning i elbåt

Ingmar Viklund är lyrisk när vi glider ut på Bäckeröfjorden utanför Klädesholmen. I väster den populära badholmen Eggskär, i norr Flatholmen, med den smala rännan där man seglar mot Skärhamn.

Havet skimrar, de gråröda gnejsklipporna glimrar. Julisommaren står som allra vackrast omkring oss. Och MS 20 (Marieholmssegelaren) modell 1975 har blivit som en helt ny båt.

– Visst är det underbart att ta sig fram så här – nästan ljudlöst! Efter alla år med motorbuller hör jag naturen runtomkring mig som aldrig för: ejdrarna, vattnet som fräser kring bogen.

Den gamla Volvo Pentamotorn kördes på diesel och gav en effekt på cirka 8 hk. Den hade tjänat familjen väl i många år. Men rosten hade ätit på godset och det var knepigt att få tätt mellan cylinder och topp. När det blev dags att byta funderade Ingmar först på en ny diesel. Samtidigt var han trött på läckage, oljebyten och reparationer.

Nu sitter elmotorn på plats, installerad av kaptenen själv.

– Jag valde el därför att det är så bekvämt, så rent. Så bidrar jag ju också till bättre luft- och vattenmiljö. Och till mer av tystnad, en bristvara i



MS 20 försedd med ren eklkraft.

skärgården nu för tiden.

Motorn drivs på sex 12 V batterier som sammantaget väger 180 kg. Själv väger den 14 kg (jämför Pentadieseln på 165 kg!). Med en drivspänning på 24 V ger den en effekt på 3,6 kW, det vill säga 5 hk.

Jag njuter av att susa fram i denna synnerligen miljövänliga

farkost. Nåja, susa och susa, det går kanske inte så fort. Vid full effekt, 0,7 kWh/distansminut klarar båten en topphastighet av 5 knop. Då räcker dock strömmen bara två timmar. Sedan måste batterierna laddas igen. Smartare då att köra på 3 knop; det ger en drifttid på sju timmar.

Ingmar Viklund bjuder gene-

röst på en massa teknikdata, delvis ogripbara för en icke-tekniker som jag. Men en sak förstår jag: Att köra sin båt på el är oerhört billigt, jämfört med de allt högre kostnader som drabbar båtfolk med bensin och diesel i tanken.

– Ja, det är en bra känsla. Men glöm inte mina fasta kostnader: Motor, reglage, laddare, propeller och axel gick på cirka 55 000 kr. Batterierna kostade 15 000.

Ingmar är teknikfreak och har byggt allting själv. Den som inte klarar sådant hantverk kan numera hitta sin elbåt på marknaden.

Duffybåtarna, till exempel, utvecklade ur Duffy Duffields koncept då han för trettiofem år sedan placerade motorn från en begagnad golfbil i skrovet på en gammal motorbåt. Idag har de en drifttid på minst 6 timmar, precis som Viklunds ombyggda MS 20.

Crusingkatamaranen Dellencat är en segelbåt, kompletterad med elmotor där batterierna laddas under gång. Roiro Whisper 55 går på alternativa drivmedel och en elmotor med batterier som laddas med solceller på friborden.

Den tysta, ekonomiskt och ekologiskt hållbara båten är antligen här. Och alla båtägare kan bidra till genombrottet på marknaden!

Stefan Edman