

Stort intresse för svenska X Shore

Den svenska elbåtstillverkaren X Shore lanserade en ny båtmodell på Boot Düsseldorf i januari i år. X Shore satsar på 100 procent eldrivna båtar med den senaste tekniken. Text: Båtlivs redaktion

DEN NYA BÅTMODELLEN heter Eelex 6500. Det är en 6,5 m öppen elmotorbåt, som ska finnas i två modeller på 6,5 m respektive 8 m. De är en vidareutveckling på X Shores första prototyp, 8000 Smögen Edition, som lanserades som prototyp i mars 2018.

Drivande bakom bolaget är Konrad Bergström med bas på Lidingö. Konrad är entreprenör med en bakgrund inom högtalare och hörlurar, men även surfare och båtmänniska sedan barnsben.

– Visionen med X Shore är att ta fram en båt som passar ett modernt liv. Det är viktigt att den går långt och kan marscha i 25–30 knop, säger Konrad Bergström.

– Den nya modellen kan köra flera timmar i 25 knop med en toppfart på 40 knop. Den ska klara 100 Nm i lägre farter på 7–8 knop.

FÖR ATT UPPNÅ sina mål har bolaget tagit fram helt egen teknik efter att tidigare ha använt motorer från Torqeedo och batterier från BMW. Nu arbetar de bland annat med leverantörer som



Konrad Bergström i Eelex 6500.

även levererar till Försvaret.

– Vi jobbar mycket med att smälta in i naturen. Framdriften blir helt ljudlös med en magnetisk växellåda i kombination med nya lager och en fyrbladig propeller från Rolls-Royce. Motorn har vi tagit fram tillsammans med en schweizisk leverantör och battericellerna är det senaste som finns på marknaden, berättar Konrad.

– Vi använder en standardstorlek för batterierna så att man kan använda själva kapslarna även



Eelex 6500 är på 6,5x2,4 m och väger 1 800 kg. En laddning tar åtta timmar med 360 V och tolv timmar med 220V. www.xshore.com

för annan batteriteknik. Det är ett modulärt system med 90 respektive 120 kWh effekt.

X Shore vill ge mycket kWh till en låg vikt. Det egenutvecklade batteriet sparar 30–40 procent vikt jämfört med BMW:s batteri, enligt Konrad, men ger 120 kWh och väger under 600 kg.

ETT HINDER FÖR att sälja stora volymer av de eldrivna båtarna är det höga priset.

– Nu kostar den nya modellen

cirka 3 Mkr. Det är tekniken som är dyr, men vi tror att vi kan sälja en hel del. Det är flera platser där man inte får ha båtar som drivs med fossilbränsle. Om utvecklingen med klimatet fortsätter kanske vi inte alls får ha fossildrivna bilar eller båtar. vi får hoppas att vi inte kommer dit, men tekniken går framåt snabbt.

– Priserna kommer att gå ner med volym och med tiden. Batterierna står för nästan hälften av båtens pris. ☺



Färjan Älvsnabben 4 ("Elsnabben") ska testas med full eldrift i Göteborg.



Peter Granqvist.

era tekniken med eldrift.

– Vi utvärderar det här på ett väldigt logiskt sätt. Det gäller att ta fram något som fungerar i verkligheten och som inte bara innebär el för elens skull. Det saknas fortfarande vissa pusselbitar för en del applikationer.

Enligt Pentas egna undersökningar förstår inte alla båtägare hur sakta framtidens båtar kanske måste köra. Även prislappen är en begränsande faktor.

– Vi måste ha mariniserade batterier med kylning med konvertrar och intelligens. När vi ska komma ut måste systemet klara G-krafter och olika direktiv för starkström i vissa fall och svagström i andra fall. Allt detta kostar pengar och kräver en mogen syn på produkterna.

Volvo Penta säger att deras nya framdrivningssystem visar att företaget är långsiktigt beslutssamt att satsa på den tekniken. ☺

Volvo Penta testar eldrift

DE STORA motortillverkarna utvecklar eldrift i högt tempo. Volvo Penta testkör och har snart system även för fritidsbåtar.

Nästa år ska Göteborgsföretaget testa eldrift med enbart batterier i en eldriven passagerarfärja i ett projekt kallat ElectricCity i Göteborg. För säkerhets skull

finns även ett genset ombord som kan ladda batterierna.

För fritidsbåtar finns inga drivlinor för eldrift helt färdiga än, men företaget har sagt att de ska presentera både el- och hybriddrift 2021.

– Det är en stor utmaning med elektrifiering till sjöss med den energidensitet som behövs. Det

gäller att hitta rätt applikationer som inte går för fort eller kräver för mycket i framdrift och som inte behöver för många laddmöjligheter tills vi har bättre batterier eller helt andra möjligheter.

Det säger Peter Granqvist, CTO hos Volvo Penta. CTO-titeln innebär att han har ansvar för utveckling, forskning, inköp och produktplanering. Enligt Peter är testerna med elfärjan i Göteborg ett bra sätt att utvärder-