



Ett fartyg lastat med el

Framtiden för båtar innebär förmodligen eldrift, men idag fungerar det bäst på lätta snurrebåtar. När det gäller tyngre kabinbåtar måste man komplettera med en diesel. Vi har provkört en mycket intressant kombination. Text & foto: Lars H. Lindén

DET HANDLAR MYCKET om eldrift i dessa tider, även för båtar. Olika företag presenterar varje år flera motorbåtar med ny och spännande teknik. Men batterierna är fortfarande alldeles för dyra och räckvidden begränsad. Ett annat stort problem är möjligheten till laddning i våra skärgårdar.

Ett säkrare alternativ är hybridbåtar. De har en kombination av eldrift och bränsle- drift, oftast med en mindre dieselmotor. Elmotorn passar bra i lågfartsområden eller när resan är den primära delen av båtlivet och man nöjer sig med fart på 6–7 knop. Dieselmotorn används för laddning av elmotorns batterier eller när man kommer ut i högre sjö och behöver kraft för att ta sig igenom vågorna.

Ett företag som satsat på denna kombination med både el- och dieselmotorer är slovenska SVP Yachts som bygger Greenline-båtarna.

VI HAR PROVKÖRT deras 40-fotare med två Volvo Penta-dieslar på vardera 220 hk och två elmotorer med en effekt på 2x14 kW som motsvarar ca 38 hk tillsammans. Elmotorn sitter monterad mellan D3:an och dess backslag.

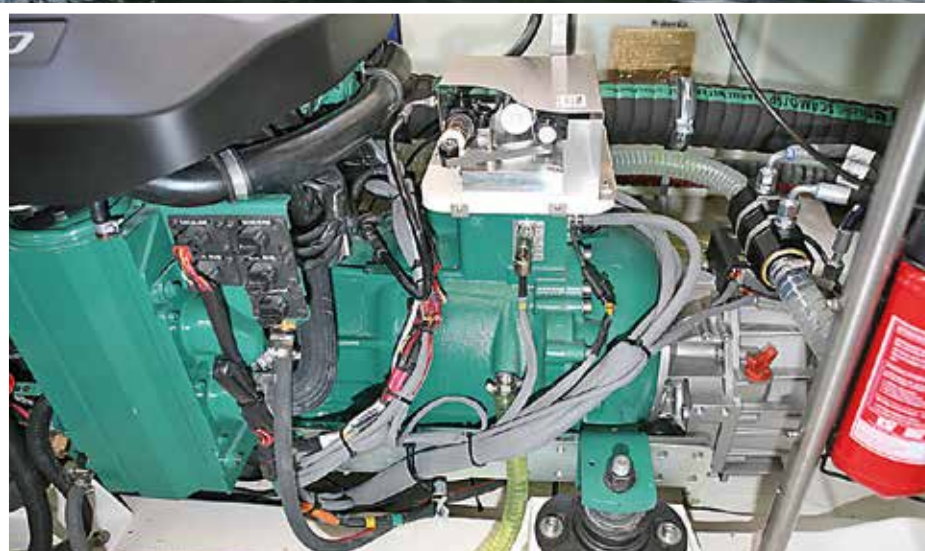
Batteribanken består av tre Lithium-Polymer batterier med en spänning på 60V och en energimängd på totalt 40kWh (= kilowatt-timmar), 3x13,3 kWh). Laddning sker via landström, båtens dieselmotorer eller via solceller på taket som ger cirka 1 800 Watt under dygnets ljusa timmar.

Båten väger runt 8 ton, så här hade det varit nästan omöjligt med enbart eldrift med tanke på vikt och kostnader för batterier. Med den utrustning som finns idag kan man trots allt få en behaglig resa på runt 15 Nm i 6 knops fart med eldrift.

MED DIESELDRIFT KOM vi upp i en toppfart på 20 knop. Ser man till båtens räckvidd i sjömil så är dieselmotorn den självklara vinnaren, men när man jämför ljudvärden är elmotorn lika självklart den stora vinnaren.

Vid samma fart på 7 knop fick vi ett värde med dieselmotorerna på 72 dBA (mycket bra), men endast 62 dBA med elmotorerna. Enligt den officiella decibelskalan är 62 dBA samma bullervärde som ”normal samtalston”. ☺

Greenline 40 har en unik kombination av el- och dieseldrift.



Elmotorn i mitten har samma gröna färg som dieselmotorn till vänster. Till höger sitter motorns ordinarie backslag i grått. Hela konverteringen är mycket elegant utförd.

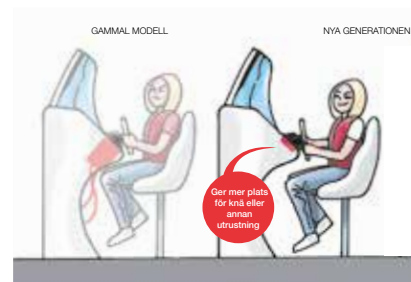


Huvudmotorerna är två Volvo Penta D3-220.

Greenline 40

Längd:	11,99 m
Bredd:	4,25 m
Djupgående:	0,85 m
Deplacement:	8 000 kg
Diesel:	2xVolvo Penta D3 (2x220 hk)
Eldrift:	2x14 kW (ca 2x19 hk)
Pris:	från ca 4 Mkr
Tillverkare:	SVP Yachts, Slovenien
Info:	www.greenlinehybrid.si

MODERN HYDRAUL STYRNING



För känsla och körupplevelse – prova vår moderna Ratt-Tilt*

*Unikt litet installationsdjup 10 cm.



- LS80 PRO
- LS125 PRO
- LS175 PRO Nyhet!
- LS225 PRO Nyhet!
- LS3500 PRO Nyhet!
- LS7000 PRO Nyhet!



Fins upp till 700 hk.

Komplett sortiment av
servicedelar och tillbehör.

Beställ före kl. 13.00 så
levererar vi samma dag!

GECEA

www.gecea.com tel 031-779 29 10