

Folkbåten Pixie från 1965,  
numera med elutombordare.  
Inga problem att ta sig ut till  
ytterskärgården med elmotorn.

# FOLKA MED EL

## – ETT MODERNARE ALTERNATIV

Segelbåtar med utombordare är enkla att konvertera till eldrift. Med en ny elmotor blir skillnaden tydlig jämfört med en gammal tvåtaktssnurra. Text & foto: Martin Prieto Beaulieu



**ISOMMAR HAR** jag kört e-folka, en Folkbåt från 1965 med en elsnurra.

I år byttes nämligen den gamla trotjänaren ut mot en elutombordare. Den över 20 år gamla 2-taktaren som gick på bensin byttes mot en Torqeedo som kan köras på solet. En försmak på framtidens hållbara båtliv.

Anledningen är att även fritidsbåtsbranschen måste minska sina klimatutsläpp och det måste ske snabbt. Enligt den statliga utredningen om Sverige utan fossila drivmedel senast 2040. Ett viktigt steg är att gå över till eldrift. El kan tillverkas fossilfritt, det släpper inte ut andra miljöfarliga ämnen och elmotorn är energieffektiv.

Segling handlar om att låta sig föras och förföras av naturkrafter.

Alla sinnen är med. Men vad gör man när man inte kan segla? Till exempel i slussar, kanaler, vid bryggor och hamnar eller om vinden mojnar? Båtmotorn behövs för vissa tillfällen och alla är inte proffsseglare utan motorn behövs.

**VAD BLIR DÅ** annorlunda med att ha en snurra som går på el istället för bensin? Två saker märks direkt, tystnaden och att den startar direkt, det är bara att trycka på on-knappen. Annat är mer ett förhållningssätt. De elutombordare som har batteriet direkt på motorn är avpassade för lite mindre segelbåtar och ska elen räcka så kan man inte köra så fort. Man kan inte ha bråttom med el, men det är ju å andra sidan sällan syftet med segling. Ju högre hastighet, desto

högre förbrukning. Det gäller elmotorer i synnerhet. När man går över till elsnurra finns det många fördelar. Den är ren, tyst, kräver mindre underhåll och drivmedelskostnaderna är minimala. Förutom själva båten och externa faktorer som vindmotstånd är det batteristorleken och hastigheten avgör räckvidden. Ladda kan du göra under färd eller när du ligger vid bryggan med solceller. Alternativet är vid bryggor där det finns eluttag, till exempel de flesta gästhamnar.

Det finns fler elkontakter än mackar i skärgården. Man kan passa på att ladda batterierna nattetid. Under dagen laddar man med solceller så länge solen lyser men även när det är molnigt om än inte lika mycket. Efter regn kommer alltid sol. Det handlar

alltså om planering. Vi hade som policy att ha batteriet fulladdat när vi kastade loss. Då finns backup för de flesta situationer.

Finns räckviddsångest på sjön? Ja, på samma sätt som man planerar för bränsleförbrukningen när man har en förbränningsmotor tänker man på batteristatus. Men det kommer säkert att försvinna med tiden, dels genom att man batterierna blir bättre och billigare, dels att infrastrukturen för laddning byggs ut och dels för att båtlivet och beteendet förändras.

**HUR GICK DÅ** själva resan? Från Skeppsmyran i Gröndal la vi loss. Vi hade ingen vind så elmotorn användes för att gå 2–3 knop mot Saltsjön. Efter Liljeholmsbron försökte vi kryssa en stund utan



Ström och vinden vände vid sundet och vi kom inte över. Då fick vi vända, fällde ner elutombordaren och så tog vi oss över sundet utan problem. Det kostade oss 5 procent av laddningen.

## FAKTA

<b>Segelbåt:</b>	Nordisk Folkbåt
<b>Nummer:</b>	929
<b>Design:</b>	Tord Sundén
<b>Byggt av:</b>	Arne Arksund, Öckerö
<b>Byggt år:</b>	1965
<b>Längd:</b>	7,68 m
<b>Längd v l:</b>	6,00 m
<b>Bredd:</b>	2,20 m
<b>Djup:</b>	1,20 m
<b>Vikt:</b>	1 930 kg
<b>Segelyta:</b>	24 m <sup>2</sup>
<b>Utombordare:</b>	Torqeedo 1103 CL (lång rigg) Elmotor på 1100 W
<b>Batteri:</b>	Litiumbatteri 915 Wh
<b>Laddning:</b>	Via eluttag 12 timmar att ladda batteriet 100%. Snabbladdare som halverar tiden finns som extra tillbehör. Kan även laddas via båtens 12V-system eller direkt med en solcellspanel.
<b>Hastighet, räckvidd, körtid:</b>	
	Hastighet i mph Räckvidd i Nm (m) Körtid timmar
Lägre fart	2,0 (3,7) 40,0 (74,0) 20:00
Halvfart	3,0 (5,5) 18,0 (33,0) 06:00
Max fart	5,5 (10,0) 4,6 (8,3) 00:50
<b>Vikt:</b>	Motor 11,3 kg + batteri 6 kg
<b>Pris:</b>	25 300 kr

Den lilla datorn med inbyggd GPS-mottagare räknar ut räckvidden, hastighet och kvarstående batterikapacitet kontinuerligt.

större framgång. Motorn sattes på igen och vi slussade genom Hammarbyslussen, därefter vidare genom Danvikstull och ut. Upp med alla segel och kryssa på Stockholms ström till Skurusundet. Där möttes vi av motvind och det var svårt att kryssa sig igenom Skurusundet. Det gick sakta framåt med motor, tiden gick och strömmen i batteriet sjönk snabbt. Ingen chans att komma ut via Baggensstaket. Ändrade planer och nu gällde det att hitta en gästhamn.

ABC Seglarskola vid Saltsjö-Duvnäs hade platser, när vi kom fram sent på kvällen hade vi 25 procent kvar av batteriet. Vi laddade under natten och vaknade med fullt batteri. På morgonen tuffade vi sakta genom Baggensstaket och ut på Baggensfjärden där vi satte segel och fortsatte mot Stora Husarn. Motorn användes enbart för att lägga till vid klipporna. Dagen efter riktade vi fören mot Landsort som var årets etappmål. Vi gled

in i norra hamnen och la till vid gästbryggan. Batteriet var nästan fullt och vi brydde oss inte om att ladda den.

På väg upp mot Bullandö hamnade vi några dagar senare i en trång passage där vindarna varierade i riktningar. Vi fick använda elmotorn för att ta oss igenom. När man behöver mycket kraft tömmer man batteriet snabbt, men för en kort passage fanns tillräcklig styrka.

Dagen efter riktade vi fören mot Stora Nassa, vindarna var svaga och till slut valde vi att gå några nautiska mil med elmotorn. Som komplement till segel för halvwind drog motorn väldigt lite el, men den gav ändå extra knop till kvällströtta seglare. Soliga dagar gjorde det lätt att ladda upp igen. Nästa moment som krävde elmotorn utöver det vanliga var när båten framför oss gick på grund i ett trångt sund och motorn användes för att bromsa in och vända om.

När vi vände hemåt in till

Stockholm planerade vi noga. Skulle vi ta norra vägen via Waxholm eller söder om via Baggensstaket. Vindarna avgjorde, vi ville inte ha motvind vid Skurusundet. Vi gjorde en sista anhalt i Saltsjöbaden och KSSS gästhamn.

**LÄRDOMARNA BLEV ATT** det gick förvånansvärt bra med elmotorn. Att den skulle vara svag för denna båt upplevdes inte någon gång. Torqeedo Travel 1103 CL har en motoreffekt som motsvarar en bensinmotor på 3 hk. Men utrymme för produktutveckling finns för denna Torqeedo Travel. Vid placeringen på en segelbåt hamnar batteriet långt ut och kontakterna för att koppla ihop motor, batteri och ”styrpinne” kan vara svåra att fippla med i hög sjö, det borde gå att göra enklare och robustare kontakter. Inga problem att ladda under färd eller när man la till med solcellspanelen. Vid gästhamnarna finns för det mesta el. En större solcellspanel är kanske att före-

dra, 50 W är i minsta laget.

Det smattrande ljudet av tvåtaktaren, illaluktande avgaser, dyra bränslekostnader, vinterkonservering och ständig service är ett minne blott. Tiden går fort när man kan ha ett samtal ombord utan att behöva skrika.

De mindre elmotorena – både utombordare och inom-bordare – börjar bli ekonomiskt konkurrenskraftiga. Så det är värt att ta sig en funderare när du står i valet om en ny motor! Läs mer om fritidsbåtarnas miljö- och klimatpåverkan på Svenska Båtunionens (SBU) miljösidea och följ Båthistoriska Riksförbundets (BHRF) miljöarbete när det gäller historiska båtar.

**NU ÄR DET** hållbara båtlivet som gäller om vi ska värna om planeten och skydda skärgården som vi känner till den. Och avslutningsvis, det finns inga motsättningar mellan att värna om klimatet, miljön och vår hälsa och att värda det rörliga kulturarvet. ☺