

# Tyst och behaglig Axopar med eldrift

Axopar 25 Cross Bow med eldrift är ett bra exempel på hur en elbåt för "vanliga" båtägare kan se ut. Båten går tyst och fint i sjön med bra acceleration, men priset får även den mest entusiastiske att hicka.

Text : Lars-Åke Redéen

**AXOPAR** ÄR DEN mest framgångsrika båtbyggaren i Europa sedan starten för tio år sedan. Företaget har byggt och sålt närmare 6 000 båtar under den perioden.

Därför var det ett stort steg när Axopar, som har sitt huvudkontor i Finland och tillverkningen i Polen, satsade på elektrifiering. Normalt sett säljs Axopar med Mercury utombordare som drivs med bensin. Idag har företaget både ekonomi och kapacitet att bygga en elbåt som passar en större kundkrets. Den första prototypen är denna Axopar 25 Cross Bow Electric, som Båtliv har provkört.

Axopars prototyp till elbåt får ses som något slags "testbänk" där både båttillverkaren och

motortillverkaren testar den teknik som finns idag. Båten känns ändå relativt "färdig" och skulle nästan kunna erbjudas på marknaden.

**AXOPARS GRUNDARE**, Jan-Erik Viitala, vill alltid utveckla företagets båtar och teknik, men även han tror att det tar lång tid innan snabbgående, eldrivna motorbåtar blir mer allmänt förekommande. "Det kan ta tio år innan elbåtar börjar säljas i större skala till privatpersoner", sa Jan-Erik när vi testkörde ifjol.

Axopar 25 Cross Bow Electric bygger på ett traditionellt skrov som har försetts med en elmotor från norska Evoy. Utombordaren har en kåpa designad av Bård Eker och rigg (underdelen) från

en Mercury Verado 300 hk.

Motorn är världens första elektriska utombordare på 300 hk (220 kW) med en peakeffekt på hela 600 hk. Toppeffekten kan dock bara användas under en liten stund. Båten har ett 800-Voltssystem. Batteriet är på 126 kWh (2x63 kWh Kreisel) och väger en hel del. Skillnaden är dock stor mellan den version vi körde sommaren 2023 och den båt som visades på båtmässan i Cannes ett år tidigare, där batteriet var placerat i en klumpig låda mitt i båten. Batteriet i den prototyp vi körde 2023 hade placerats så att det inte tog någon större plats i båten.

Det stora batteriet gör att elversionen av Axopar 25 blir tyngre än en båt med förbrän-

ningsmotor. För att klara den extra vikten är elbåten cirka 100 kg lättare än standardbåten tack vare förändringar i laminatet och att en 250 kg bränsletank är borttagen – det vill säga 400 kg tyngre båt totalt än en elbåt eftersom motor plus batterier i den provkörda elbåten vägde 800 kg.

**KÄNSLAN ATT KÖRA** med Axopar 25 Electric är härlig. Båten, som har plats för åtta personer, har mycket bra acceleration tack vare elmotorns goda vridmoment. Toppfarten är hela 54 knop med en trebladig propeller och vi uppfattade inga otrevliga missljud från den trygga Evoymotorn, som utan vibrationer skjuter på hela vägen genom fartregistret.

När man är uppe i fart är det ingen skillnad mot att köra en båt med en traditionell förbränningsmotor. Axopar 25 Cross Bow Electric är en trevlig och lättkörd daycruiser även med en bensinmotor. Skrovet har två steg och 20° V-botten, vilket ger ett bra grepp i sjön.

Förutom det fina accet ger elmotorn en skön ljudkomfort ombord. De enda ljud som hörs är vattnets plaskande och en del mekaniska men "snälla" ljud till skillnad från en del elmotorer som kan ha skarpa mekaniska oljud. Elmotorn jobbar så tyst och smidigt att det är lätt att



glömma vilka rejäla resurser som finns under kåpan akteröver. En snabb blick på batterimätaren gör dock att man oftast försöker hålla igen på "gasen". Körsättet förändras ofta till det bättre med elbåt. På samma sätt som med en elbil försöker man få maximal räckvidd genom att vara försiktig med gaspådrag och toppfart.

Om man utnyttjar den höga toppfarten innebär det dock kort räckvidd och de flesta föredrar säkert att köra i en mer normal marschfart kring 25–30 knop. I 27 knop har båten en förbrukning på cirka 120 kW/h, så det stora batteripaketet räcker en timme. Det kan jämföras med samma båt med 250 hk Mercury, som i ungefär samma fart drar 1,2 lit/M. Med en bensintank på 230 liter kommer man då närmare 200 sjömil.

För många räcker säkert en timmes effektiv körning i 27 knop, men därefter måste man ladda batterierna igen. Laddningen sker med DC upp till 100 kW per timme, men enligt Axopar bör den kunna laddas upp till 200 kW med 63 A laddare.

**STARTPRISET FÖR AXOPAR 25** Cross Bow Electric är runt 2,3 Mkr inklusive moms, två batterier och en 300 hk elmotor. När Axopar 22 lanseras med Evoy elmotor finns även en version med 120 hk (peak 200 hk). Det är väldigt

mycket pengar för en båt på 8 m, men som sagt är detta en prototyp. Förmodligen behöver motorn knappast någon service och elen är relativt sett billig så driftskostnaderna bör vara låga, men en båt måste alltid ha sin service och omvårdnad.

Som jämförelse kostar Axopar 25 med en bensinutombordare (250 hk Mercury V8) cirka 1,3 Mkr.

Både Axopar 22 och 25 har utvecklats för att kunna förses med en elmotor. Därmed ska de vara optimala med tanke på skrovens effektivitet, vikt, balans och modulära konstruktion. Axopar säger att de första helt elektriska modellerna för serieproduktion och försäljning kan lanseras inom ett år.

**SERIEN MED ELDRIVNA** Axopar 22 och 25 produktionsbåtar kommer att lanseras på båtmässan i Cannes i september. 🚗

### Axopar 25 Cross Bow Electric

<b>Längd:</b>	8,00 m
<b>Bredd:</b>	2,23 m
<b>Personer:</b>	8
<b>Kojer:</b>	2
<b>Skrov:</b>	tvåstegs med 20 grader V
<b>CE-klass:</b>	C – Coastal
<b>Pris:</b>	cirka 2,3 Mkr
<b>Info:</b>	<a href="http://www.axopar.se">www.axopar.se</a>



Elmotorn drivs med 800 Volt och har 2x63 kWh Kreisel batterier. Batterierna kan laddas på en timme.



Instrumenteringen är tydlig. På samma sätt som i en elbil håller föraren ett öga på energiåtgången.

Prototypbåten Axopar 25 Cross Bow Electric har en 300 hk (220 kW) elmotor från Evoy. Toppfarten är över 50 knop och en lämplig marschfart runt 27 knop.

