



Miljövänlig eldrift till olika pris

Eldrift av båtar är än så länge i sin linda, men det finns lovande försök. Här är ett par finländska eldrivna båtar med ungefär samma enkla grundkoncept. Priset för den alternativa framdriften är dock mycket högt. Text & foto: Lars-Åke Redéen

DEN SOM VILL ha en motorbåt med en miljövänlig drivlina har idag inte så mycket att välja på. Eldrift är i stort sett det enda fungerande alternativet.

Priset för att vara extra miljövänlig med sitt båtliv är dock fortfarande tyvärr väldigt högt. I de två båtar vi provkör här står batteribanken för minst hälften av båtarnas totala värde och vikt. Produktionen av batterier lämnar dessutom ett stort avtryck i miljön som det tar många år att kompensera, särskilt jämfört med en inbords bensinmotor

försedd med katalysator.

Som tur är finns det entusiaster som trotsar både teknik och kostnader och som vågar testa något nytt. Nimbus 305 Coupé E-power och Crescent Allure 20 Electric elsnipa var bland de allra första försöken som verkligen fungerar, men det kommer allt fler eldrivna båtar. Nimbus har även ett försök med vätgasdrift på gång, men det är än så länge i sin linda.

MERIONE 22 LC är en finländsk båt som finns för en rad olika framdrivningsalternativ, bland annat

eldrift med utombordare eller rak axel. Båten kan även fås med bensin utombordare eller segelbåtsdrev.

Den båt vi har kört var utrustad med Torqeedo Deep Blue 80 R Outboard, det vill säga tyska Torqeedos största elutombordare på motsvarande 80 hk. Det är en gedigen maskin med tyst och lugn gång utom i det övre varvtalsregistret där den har en tendens att vina.

Merione (nummer ett på sjön på finska) var en av de första båtarna i världen som utrustats med BMW:s senaste batteribank.

Det är "BMW i3" high-voltage batteri för bilar som har anpassats och gjorts vattentåligt för att fungera optimalt tillsammans med Torqeedos Deep Blue system.

UTOMBORDAREN FINNS I två versioner på motsvarande 40 respektive 80 hk. BMW i3 high voltage batterier står för det allra senaste i elbilsbranschen. Fördelarna är främst en väldigt hög energintensitet, lägre kostnader än tidigare versioner och hög säkerhetsstandard. Med en speciell celldesign får batterier en effekti-

Merione 22 LC (till vänster) och Marino Mustang E är två finländska eldrivna båtar med utombordare. Båda två är tänkta för den som vill cruisa fram lugnt och miljövänligt utan motorljud.



vare kylning och blir kompaktare. Även värmedistributionen inne i batteriet ska betydligt bättre än tidigare.

I en halvplanande båt som Merione 22 LC fungerar konceptet med en stor elutombordare bra. Båten tar sig enkelt upp i marschfart utan någon markerad planingströskel. Det känns att det här är ett lättviktsbygge i komposit med en egenvikt utan motor och batterier på endast 450 kg. De lackade träytor som syns är tunt faner som har limmats på kompositen.

TACK VARE DET jättelika batteripaketet är räckvidden bra. Med den angivna toppfarten på 25 knop ska man kunna köra 45–60 minuter. Vi nådde dock bara 22 knop på toppen på grund av propellervalet. Som alltid med elmotorer ökar räckvidden markant om man slår av på effekten. I marschfart 15 knop räcker batte-

riet två timmar och i glidarfarten fyra knop kan man köra hela 20 timmar.

Priset för den fina räckvidden är, förutom pengar, vikt. Batteripaketet och motorn väger tillsammans 600 kg. I en så lätt driven båt som Merione 22 LC är dock vikten inte enbart negativ, utan den ger även båten stabilitet och en mjukare gång.

Kostnaden för båt och motor är cirka 1,2 Mkr. Av det svarar batteribanken och motorn för nästan 600 000 kr. Den som väljer en bensinutombordare kommer betydligt billigare undan, men då försvinner poängen med den här båten.

Ägaren av den provkörda båten är en svensk, som har båten på Tjörn på Västkusten. Han har definitivt ett starkt driv för att vilja ha något unikt och miljövänligt. För vanliga båtkonsumenter är priset för en båt på knappt 7 m väldigt högt.

Pekka Vahtera har ritat båten och även byggt den på sitt varv, Time Yachts som även bygger SailJet segelbåtar. Skrovet är tillverkat på Meyer Yard i Finland.

Konceptet för Merione 22 LC är ungefär som en långsmal bowrider. Här är gott om sittplatser på rejäla bänkar, en platt durk och ytterligare ett par sittplatser framför vindrutan.

DET FÖRSTA EXEMPLARET lämnade en del övrigt att önska i fråga om detaljkvalitet, men det ska bli bättre i båt nummer två och tre (varav en med elinombordare) som är under byggnation. Troligen visas båten på båtmässorna i Düsseldorf och Göteborg i vinter.

Att tekniken fungerar i verkligheten har de svenska ägarna fått svart på vitt på. Vid en resa Marstrand-Skagen (35 Nm) i lugn marschfart i somras laddades batteriet ur tills endast tre procent av batterikapaciteten åter-

stod. För säkerhets skull hade de med sig en fölgebåt. Väl i hamnen tog uppladdningen tio timmar via en 16 A anslutning. Elen kostade cirka 50 kr.

MARINO BOATS HAR valt en helt annan väg för att få fram en glidare med eldrift. De bygger på en välkänd modell som började byggas 1969 och därefter tillverkades i nästan 1 000 exemplar tills vindrutebåtarnas popularitet försvann.

Efter 45 år i ”malpåse” fick Marino Mustang comeback på Helsingfors båtmässa 2015. Anledningen var främst att båtägare hade börjat renovera sina Mustangar och ville ha tag i reservdelar. Efter omstarten har Marino byggt närmare 100 båtar. Ytterligare en snarlik variant har byggts av Marino, då under namnet Marino Sport och med betydligt flatare botten.

Mustang E är en handlami- ➔



Toppfarten för Merione 22 LC är 25 knop, men båten kan köras i allt från fem knop och uppåt.



Rejåla sittbänkar i Merione 22 LC och gott om plats även i fören. Det massiva batteripaketet får plats under durken.



Fakta Merione 22 LC

Längd:	6,8 m
Bredd:	2,22 m
Vikt:	450 kg (utan motor)
Totalvikt:	1 050 kg
Personer:	6
CE-klass:	C
Motor:	Torqeedo Deep Blue 80 R, 345 V, 60 kW
Batteri:	BMW i3 Litiumjon 32 kWh (marinkonverterat bilbatteri)
Toppfart:	25 knop
Marschfart:	5–15 knop
Räckvidd:	15–60 Nm
Pris:	1,2 Mkr
Info:	www.merione.se

Pekka Vahtera har ritat Merione 22 LC och bygger allt utom skrovet.



Torqeedo Deep Blue 80 R Outboard i Merione 22 LC är en gedigen maskin och Torqeedos största elutombordare på motsvarande 80 hk.



Marino Mustang E har ett 22 graders V-skrov med rötterna i amerikanska skrov från 60-talet. Båten byggs i handupplagd plast.

Fakta Marino Mustang E

Längd:	4,3 m
Bredd:	1,7 m
Vikt:	230 kg
Personer:	4
Motor bensin:	50 hk max
Motor el:	10 kW
Toppfart:	16 knop, räckvidd 1 timme
Marschfart:	6 knop, räckvidd 5 timmar
CE-klass:	C
Info:	www.marino.fi



Batteripaketet i Marino Mustang E står för över halva båtens värde.

nerad och robust glidare med ett skönt skrov med 22 graders V-botten. Båten är endast 4,30x1,70 m stor och väger 250 kg inklusive dynor.

MED EN 40 hk Tohatsu bensinutombordare kostar båten cirka 185 000 kr. Om man i stället väljer en elmotor ökar priset till 350 000 kr. Då får man en Torqeedo Cruise 10.0 RL på 10 kW och fyra

Torqeedo batterier. Ett enda batteri kostar nästan 35 000 kr...

Men framför allt får man en riktig glidare med fantastisk känsla. I den här lilla och lite ranka båten med djup V-botten kan man glida fram med armen på skarndäck med samma känsla som i en gammal jänkebil. Elmotorn maximerar upplevelsen med sin tysta och gång och snabba svar på gas.

Den som vill ha en miljövänlig glidare kanske är beredd på att betala nästan dubbelt så mycket för en båt som fungerar bästa med två personer (godkänd för fyra) ombord och främst är avsedd att glida omkring i.

PÅ GRUND AV sin djupa V-botten och sitt smala skrov är båten lite rank när man ligger stilla. Det är dock en välbyggd och gedigen

liten båt med mycket känsla och retrofeeling. En av de detaljer som skiljer från originalet är en ny, kromad gösstake i fören, som ensam står för tio procent av själva båtens värde. Inne i gösstaken finns modern LED-belysning.

Toppfarten med elmotorn är 16 knop med en beräknad kapacitet på en timmes körning. I mysigare sex knop kan man köra fem timmar. ☺