



Elegant elbåt med goda utsikter

Båtlivs testkörning av elbåten X Shore Eelex 800 blev en annorlunda upplevelse. Vi hann med fem knop i fem minuter – sedan satte tekniken stopp. Men känslan är definitivt rätt och det här är en båt att hoppas på inför framtiden. Text: Lars-Åke Redéen Foto: Johanna Gunnberg

FÖRETT PAR är sedan började det hetta till ordentligt i snacket om elbåtar. Ett antal entreprenörer har visat upp sina första båtar och vi har testat flera av dem i Båtliv.

Gemensamt är att priset är mycket högt och räckvidden kort. Ett undantag är Crescents enkla elsnipa för cirka 300 000 kr.

Men det är en förändring på gång. Med större efterfrågan och ny teknik accelererar utvecklingen snabbare än och när elbilsbranschen ökar volymerna sjunker även priserna på batterier.

BÅTLIV HAR TESTKÖRT den största av två modeller från den svenska elbåtstillverkaren

X Shore; Eelex 800. Namnet kommer från den elektriska ålen, som är avbildad i båtens gösstake. Båten vi testade är helt öppen, men en 800 kg tyngre kabinversion är också på gång.

Vi hade sett fram emot att testa båtens toppfart på 40 knop och att glida omkring i 25 knop helt utan motorljud. Tyvärr blev det



inte riktigt så. Trots att ägaren, entreprenören Konrad Bergström, har investerat 10 000 ingenjörstimmar i det här projektet var det ändå något som gick fel vid testkörningen. På kajen stod ett antal journalister och väntade tålmodigt medan solen strålade på Mallorca.

Men skam den som ger sig. Efter lång väntan och många timmars felsökning kunde vi lämna kajen och göra en kort provtur – det blev fem minuter i fem knop. Troligen den dyraste båtturen på länge om vi hade köpt båten som kostar cirka 3 Mkr.

IVANLIGA FALL hade besvikelsen infunnit sig, men det är lätt att vara förlåtande med en båt som Eelex 800. Den 8 m långa och 2,2 ton tunga båten utstrålar just det som Konrad Bergström eftersträvar och talar sig varm om

med många ord: ett lugn och en känsla för havet som ingen fossildriven motorbåt kan ge. Segelbåtarna har det dock inbyggt...

Vi har testat elbåtar tidigare och är imponerade över hur tyst och fint de glider iväg med ett enkelt tryck på "gasreglaget". Samma sak gäller för Eelex 800, men den här båten är mer avancerat uppbyggd än man kan tro.

Det mesta i båten är europeiskt, både plastning och montering sköts till exempel i Storebro. Motorn kommer från Schweiz och den stora batteribanken från Österrike.

Hela båten är konstruerad med hjälp av CAD-teknik (Computer Aided Design), för att ge en hög kvalitet och för att underlätta en kommande masstillverkning.

En inverter ger likströmsmotorn rätt

strömstyrka hela tiden även om batterierna börjar bli urladdade. Elmotorn på 150 kW kan ge maxeffekten 220 kW. Vid 150 kW motsvarar effekten cirka 200 hk med elmotorns typiskt höga vridmoment.

BATTERIBOXARNA ÄR PÅ 2x60 kWh. Det är kylmantlade lådor monterade under förarplatsen. Runt batterierna cirkulerar vatten med hjälp av pumpar för att kyla batterierna effektivt.

Under batterierna och diverse kopplingsdosor kan man även se själva elmotorn som är monterad i tre graders vinkel, samma som den långa raka axeln. Vi trodde att axeln skulle skapa en del oljud, men allt fungerade bra mekaniskt.

En av de pumpar som är synliga sköter ➔



X Shore Eelex 800 är en helt öppen båt på 8 m.



Både durk och reling är klädd med portugisisk kork.



– Jag vill sälja båtar men även inspirera och komma ut med ett projekt som visar att man kan göra bra affärer och samtidigt göra något bra för miljön, säger entreprenören Konrad Bergström.



Så här plotttrigt ser det inte ut i vanliga fall utan anledningen är en lång felsökning. Under förarplatsen finns de två stora, vätskekylda batteriboxarna. Längst ner under kablarna på bilden sitter elmotorn. Virrvarret av kablar beror på att testbåten hade ett mjukvarufel och felsökningen blev mycket avancerad.

X Shore Eelex 800

Längd:	8,00 m
Bredd:	2,60 m
Djup:	0,8 m
Vikt:	2 200 kg
Maxlast:	2 500 kg
Batterier:	120 kWh
Motor:	150 kW (men motorn är på 220 kW "märkeffekt")
Laddning:	8 h vid 360 V eller 12 h vid 230 V
Skrovdesign:	Sten Örneblad
Toppfart:	40 knop
Räckvidd:	100 Nm vid 10 knop
Pris:	3 Mkr
Info:	www.xshore.com

smörjningen av propelleraxeln. Axeln är lagrad med så kallade PSS-lager och kräver bara vatten för smörjningen. Behovet av service är därmed minimalt.

För att utnyttja motorn maximalt har X Shore valt ett motorvarvtal på 7 000 rpm och en utväxling på 2:1 med en magnetisk reduktionsväxel.

BÅTTILLVERKAREN HAR DESIGNAT de fyrbladiga propellrarna och simulerat körningen hos Rolls-Royce i Kristinehamn och testat i deras vattentunnlar. Därefter tillverkas propellrarna i England. Även Chalmers i Göteborg har hjälpt med båtens utveckling.

Hela systemet hanteras via en 24 tumskärm framför föraren. Gasen sköts med en stor korkförsedd ratt. En del basfunktioner hanteras även med knappar på ratten, något som fler båttillverkare borde lära sig av. Det är inte alltid så enkelt att till exempel starta vindrutetorkare via menyer i en dator...

Prestanda med de här batterierna är, enligt X Shore, 40 knops toppfart och 2,5 timmes körning i 25 knop. Båten har sin

planingströskel vid tio knop, en fart som batterierna klarar i tio timmar och därmed är räckvidden klart godkända 100 Nm.

Skrovet har ett mycket tydligt steg. Enligt båttillverkaren innebär det att skrovet fungerar som en "semihydrofojl". Kraftiga steglistor hela vägen på botten tillsammans med sidosteg ger bärlighet.

Flera av de elbåtar vi har testat tidigare har varit långsmala och ganska ranka. Den här båten är betydligt stabilare och tål att några vuxna rör sig ombord utan att den kränger i vattnet eller lägger sig på sidan.

Insteget i båten föröver är extremt stabilt. Det är byggt enligt svensk byggstandard med breda steg och en riktig trappa. I aktern är båten helt öppen.

Durken erbjuds i olika varianter. Den båt vi körde hade limmad portugisisk kork. Det används även av en del andra båtbyggare och ger en mjuk känsla. Korken täckte även relingslisterna.

DEN FÖRSTA BÅTEN har sålts till en svensk köpare på Västkusten. Med en prislapp på

3 Mkr lär det dock inte bli någon storsäljare i första taget. Detsamma gäller lillasyster Eelex 6500, som knappast är någon billig båt den heller.

Grundaren av X Shore är dock helt övertygad om att företaget kan bli en massproducent med tusentals tillverkade båtar per år om några år.

Ett tecken på intresset är att 300 personer har bokat en testkörning vid något av tillverkarens testcenter i Palma de Mallorca, i Monaco och i Stockholm. Alla får betala 3 000 kr för en provkörning, pengar som dras av vid eventuellt köp.

KONRAD BERGSTRÖMS VISION är att gå globalt direkt och sikta på att bli en riktigt stor tillverkare. Det är en del i det eftersom en sådan här båt kommer mest till sin rätt där det är varmt och gott. Men även på våra breddgrader finns det många som kan tänka sig en båt med eldrift.

Förre än vi anar det kanske vi inte ens har något val utan måste välja en båt med fossilfri drift. ☺